

ACTA N° 83

RENDICIÓN DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL
EJERCICIO 2017

Correspondiente a la reunión del
día 26 julio de 2018
(Sin corregir)



XLVIII LEGISLATURA
Cuarto Período

ACTA Nº 83

En Montevideo, a los veintiséis días del mes de julio del año dos mil dieciocho, siendo la hora nueve y cuarenta y dos minutos, se reúne la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, a efectos de considerar el siguiente Orden del Día: RENDICIÓN DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL EJERCICIO 2017. Aprobación. (Carp. 3174/18. Rep. 972 y Anexos I al XXVIII). Inciso 04 - Ministerio del Interior (artículos 68 a 98) e Inciso 10 – Ministerio de Transporte y Obras Públicas (artículos 151 a 159 y 311 a 314). --

Presiden: Señores Representantes Lilián Galán (Presidenta) y Sebastián Andújar (Vicepresidente).--

Miembros: Señores Representantes José Luis Acosta, Germán Cardoso, Wilson Aparicio Ezquerra, Óscar Groba y Roque Ramos. -----------------------------

Integrantes: Señores Representantes Alfredo Asti, Gonzalo Civila, Bettiana Díaz, Benjamín Irazábal, Omar Lafluf, Cristina Lústemberg, Gustavo Penadés, Iván Posada, Conrado Rodríguez, Alejandro Sánchez y Stella Viel. ----------------

Delegado de sector: Señor Representante Pablo Abdala. ---------------------------

Asisten: Señores Representantes Graciela Bianchi, Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Mario García, Juan José Olaizola, Adrián Peña, Ernesto Pitetta, Carlos Reutor, Gloria Rodríguez, Washington Silvera, Martín Tierno y Javier Umpiérrez. ---

Concurren: Señor Director General de la Secretaría de la Cámara, Eduardo Carbajal, y señor Director del Área Legislativa de la Secretaría de la Cámara, Francisco Aversa.--

Invitados: Por el Ministerio del Interior: Sr. Eduardo Bonomi, Ministro; Lic. Jorge Vázquez, Subsecretario; Dr. Carlos Martínez, adscripto al Ministro; Ing. Federico Laca, Director General de Secretaría; Crio. Gral. (R) Mario Layera, Director de la Policía Nacional; Crio. Gral. (PA) José Pedro Sesser, Subdirector General de Secretaría; Crio. Gral. (R) Julio Del Río, Director de Planificación y Estrategia Policial; Cr. Darío Astor, Gerente Financiero; Cra. Gabriela Valverde, Gerente del Área Seguimiento Presupuestal; Crio. Mayor (PE) (CP) Lic. Juli Zabaleta, Encargada de la División Política de Género; Cra. Dahiana González,

asesora del Director General; Sr. Fernando Gil, Director de la Unidad de Comunicación; Lic. Jaime Saavedra, Director Nacional de Apoyo al Liberado. --
Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: Sr. Víctor Rossi, Ministro; Sr. Jorge Setelich, Subsecretario; Dra. Alba Florio, Directora General de Secretaría; Esc. Gustavo Fernández, asesor; Sr. Leonardo Cola Seveso, Director Nacional de Vialidad; Ing. Cristina Carlomagno, asesora de Dirección Nacional de Vialidad; Ing. Andrés Nieto, Director Nacional de Hidrografía; Ing. Carlos Colom, asesor de la Dirección Nacional de Hidrografía; Dra. Graciela Soler, asesora de la Dirección Nacional de Hidrografía; Arq. Renée Fenández, Directora Nacional de Arquitectura; Ing. Agrim. Jorge Franco, Director Nacional de Topografía; Sr. Felipe Martín, Director Nacional de Transporte; Ing. Pablo Genta, Director Nacional de Planificación y Logística, y Cra. Ana Gnazzo, asesora presupuestal. --
Asisten, asesorando a la Comisión: Por la Contaduría General de la Nación: Cra. Verónica Monteverde y Cra. Marianela Larrosa.----------------------------------
Por el Ministerio de Economía y Finanzas: Cra. Adriana Coitinho y Cra. Lucía Fajardo.--
Por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto: Cra. Verónica Canto, Ec. Michel Daguenet, Cr. Kenneth Stronghitarm y Ec. Emiliano González. --------------------
Actúan en Secretaría: Señora Beatriz Méndez y señor Eduardo Sánchez, Secretarios, y señoras Sandra Pelayo y Patricia Fabra, Prosecretarias.-----------
Abierto el acto, la señora Presidenta da la bienvenida a la delegación del Ministerio del Interior, expresa la mecánica a utilizar por la asesora, en primera instancia la fundamentación de articulado y posteriormente las consideraciones generales.---
Se plantean consultas e interrogantes, por parte de los señores legisladores, que son respondidas por los invitados y otras quedan en enviar las respuestas.
Se retira la delegación.---
Se pasa a intermedio hasta la hora quince. ---
Se reanuda la reunión y la señora Presidenta da la bienvenida a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y le cede la palabra al señor Ministro.---
Se intercambia opinión y se manifiestan interrogantes que son respondidas por las autoridades de dicho Ministerio y otras que serán evacuadas por escrito. ---
De lo actuado, se toma versión taquigráfica sin corregir, que consta de ciento quince folios que, debidamente rubricados, pasan a formar parte de la presente acta. ---
Sin más asuntos que considerar y siendo la hora veintiuna y treinta y cinco minutos, se levanta la reunión.--
Para constancia, se labra la presente, que firman la señora Presidenta de la Comisión y los señores Secretarios.---

LILIÁN GALÁN
Presidenta

BEATRIZ MÉNDEZ - EDUARDO SÁNCHEZ
Secretarios

COMISIÓN DE PRESUPUESTOS INTEGRADA CON HACIENDA

(Sesión del día 26 de julio de 2018)

(Asisten autoridades del Ministerio del Interior)

SEÑORA PRESIDENTA (Lilián Galán).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 40)

——Tenemos el agrado de recibir a la delegación del Ministerio del Interior, integrada por el ministro del Interior, señor Eduardo Bonomi; el subsecretario, licenciado Jorge Vázquez; el adscripto al Ministro, doctor Carlos Martínez; el director general, ingeniero Federico Laca; el subdirector general, comisario general (PA) José Pedro Sesser; el director de la Policía Nacional, comisario general (R) Mario Ramón Layera Panzardo; el director de Planificación y Estrategia Policial, comisario general (R) doctor Julio Río; el gerente financiero, contador Darío Astor; la gerenta del Área Seguimiento Presupuestal, contadora Gabriela Valverde; la encargada de la División Política de Género, comisario mayor (PE) (CP) Juli Zabaleta; la asesora del director general, contadora Dahiana González; el director de la Unidad Comunicación (Unicom), señor Fernando Gil, y el director Nacional Apoyo Liberado (Dinali), señor Jaime Saavedra.

Queremos comentarles que, por resolución de los partidos presentes en la Comisión, decidimos comenzar con el análisis artículo por artículo, dejando para el final las consideraciones generales, a fin de que el trabajo sea más ágil.

Con mucho gusto, damos la palabra al señor ministro, a efectos de que realice su exposición.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Si la resolución es comenzar por el articulado, vamos a cambiar la presentación; no haremos la introducción que hacíamos generalmente.

Con su permiso, le cedo el uso de la palabra al director general de Secretaría, ingeniero Federico Laca.

SEÑOR LACA (Federico).- El artículo 68 de esta rendición de cuentas es el primer artículo de nuestro Inciso, que refiere al incremento de ciento veinte becarios.

La experiencia de los becarios fue exitosa, porque mejoró notoriamente la calidad de atención al ciudadano en las comisarías, y por ello la necesidad de extender esta modalidad a las del interior del país y a las Unidades Esspecializadas de Violencia y de Género.

No solo se mejoró la calidad de atención, sino que se redujeron los tiempos de espera en la recepción de la denuncia, mejorando la calidad de los registros y liberando recursos humanos para el patrullaje.

Estos ciento veinte becarios serán destinados principalmente a las unidades especializadas de violencia doméstica y de género y a seccionales del interior del país.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Saludo la presencia de la delegación.

Quiero hacer dos preguntas. La primera, como consecuencia de la contratación de estos becarios, ¿cuántos policías dejaron de actuar como administrativos en las comisarías, pasando a tareas de patrullaje, estrictamente ejecutivas?

La otra, ¿qué tipo de capacitación reciben estos becarios? No es lo mismo ser funcionario de una comisaría que de cualquier otra institución, porque se pueden generar situaciones vinculadas a episodios de desacato, violencia, etcétera.

Me gustaría que nos expliquen qué tipo de capacitación reciben estos becarios para atender al público en una comisaría.

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- A lo expresado por el señor diputado Penadés queremos agregar si tienen cuantificada esa discriminación interior-Montevideo e, inclusive, Montevideo, Canelones e interior. Deseo saber cuántos funcionarios serán destinados a cada lugar, no de modo genérico sino específico, y cuánto mejoraría, también cuantificada, la atención en violencia de género con la inclusión de estos nuevos becarios.

SEÑOR CARDOSO (Germán).- Según datos que tenemos de la Oficina Nacional del Servicio Civil, a 2016 la cantidad de funcionarios del Ministerio del Interior era de 31.227.

Por este artículo se requiere el ingreso de más becarios para cumplir funciones y competencias detalladas.

Analizando estos datos, en 2004 el Ministerio tenía 26.782 y al 2016, 31.227.

Quisiera saber, de esta diferencia de funcionarios que ingresaron en estos años, cuántos fueron asignados a las funciones administrativas.

SEÑOR LACA (Federico).- Respondiendo a la pregunta del señor diputado Penadés, la cantidad de policías liberados es similar a la de becarios ingresados.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- ¿Y cuántos son?

SEÑOR LACA (Federico).- La rendición de cuentas manifestaba que eran doscientos. Igualmente, eso está asociado a completar las vacantes, porque en la rendición de cuentas, donde se crearon los cargos anteriores de becarios, se especificaba que eran para las seccionales de la Jefatura de Policía Montevideo. En este sentido, este nuevo artículo -reitero- quiere comprender no solo al interior del país, sino también a las Unidades Especializadas en Violencia Doméstica y de Género.

Con respecto a la capacitación, cabe aclarar que quienes ingresan como becarios tienen otros requisitos, ya que son estudiantes terciarios y se les solicitan algunas carreras que están asociadas a temas sociales. Asimismo, se les imparte capacitación para la atención al público, a los ciudadanos, y se les brinda información sobre cómo cargar las denuncias al Sistema de Gestión de Seguridad Pública.

La distribución de los becarios está pensada para los departamentos de Maldonado, Treinta y Tres, Soriano, Salto, Rivera, Canelones, Paysandú, Florida y, como les comentaba, para las Unidades Especializadas en Violencia

Doméstica y de Género. En este sentido, se hizo un análisis de los lugares de estudio en el interior del país y también sobre las necesidades de las denuncias.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- En cuanto a la pregunta del porqué de la discriminación entre Montevideo y el resto del país, cuando esto se incluyó en la rendición de cuentas pasada -que fue cuando se empezó con los becarios-, Montevideo se tomó como experiencia piloto para ver cómo funcionaba, en el entendido de que era donde había mayores dificultades de funcionamiento y mayores complejidades: si ahí funcionaba bien, tenderíamos a extender la experiencia. Así se hizo; vimos que funcionaba bien y ahora estamos extendiéndola al interior del país. Ahora, como la cantidad de becarios que va a ingresar no permite cubrir todo el interior, se eligieron determinados departamentos; algunos de ellos también en función de la complejidad: no hay otra razón.

Fue una experiencia que a nuestro juicio salió bien y la estamos extendiendo. Lo que se agrega es que trabajen en Unidades Especializadas en Violencia Doméstica y de Género.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Simplemente quisiera agregar dos preguntas estrictamente presupuestales con relación a este artículo, antes de pasar al siguiente.

La primera es cuál va a ser la retribución, porque no sé cuál es la que perciben actualmente los becarios y cuál se proyecta que sea a partir de este incremento presupuestal, compensación o como se quiera llamar.

La segunda pegunta, a los efectos estrictamente ilustrativos, es la siguiente. Teniendo en cuenta una partida presupuestal de esta índole, es decir, estos $ 45.000.000 que aquí se proyectan, si la lleváramos a la financiación de contratación, por ejemplo, de agentes de segunda, ¿podríamos contratar un número equivalente, menor o mayor? ¿Cuál sería la diferencia? Digo esto porque es un tema de costo presupuestal: no tengo el dato y por eso lo pregunto.

SEÑOR LACA (Federico).- Contestando esta última pregunta, el salario de los becarios es de 6 BPC. Esto es sensiblemente inferior a lo que cobra un agente de la policía. La normativa de contratación es por dieciocho meses, ampliable doce meses más. Aclaro que 6 BPC son aproximadamente $ 23.000.

Con respecto a la cantidad que ingresó de 2004 a 2016, aclaro que también hace a los operadores penitenciarios, al Inciso. Y con respecto a las tareas administrativas, lo que hemos ido realizando en las diferentes rendiciones de cuentas es bajar la cantidad de vacantes administrativas; ya hemos tenido varias supresiones de ese tipo de vacantes presupuestales.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- El señor diputado Cardoso consultó cuántos de los 31.227 funcionarios que había en 2016, y la diferencia entre los 26.000 que había anteriormente, fueron destinados a funciones administrativas.

SEÑOR LACA (Federico).- El dato concreto no lo tenemos ahora, pero lo podemos hacer llegar. De todos modos, quiero decir que la totalidad de las vacantes existentes de nuestro Inciso no están ocupadas.

Además, en las ocasiones en que se aumentó la cantidad de funcionarios, generalmente se ocuparon cargos de policía ejecutiva u operadores penitenciarios.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Si no puede contestar la pregunta ahora porque no tiene los datos correspondientes, le agradeceríamos que enviara la información.

Por otra parte, quisiera saber a cuánto ascienden las vacantes que tiene actualmente el Ministerio del Interior sin cubrir, y si las puede discriminar entre personal ejecutivo y todos los demás.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si la delegación no cuenta con la información solicitada, la puede hacer llegar en los próximos días a la secretaría de la Comisión para ser distribuida entre los señores diputados.

¿Le parece bien, señor diputado Penadés?

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Sí, señora presidenta.

SEÑOR LACA (Federico).- El dato que puedo facilitar en este momento es que actualmente tenemos 643 vacantes de ingreso en la escala de agente.

De todos modos, el Ministerio del Interior es una pirámide, por lo que hay vacantes en distintos niveles. Estoy hablando de vacantes de ingreso para los cargos ejecutivos.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Una de las dificultades que hemos tenido hasta ahora es la que tiene que ver con cubrir las vacantes, y en este articulado se establecen modificaciones para la forma de hacerlo. En realidad, nosotros pensamos que esas modificaciones van a solucionar o atenuar el problema que teníamos en ese sentido.

SEÑOR LACA (Federico).- El artículo 69 hace referencia al incremento de la partida para los cupos del Programa de Alta Dedicación Operativa, ya que ha sido efectiva la respuesta brindada en la operativa policial, que está basada en conocimiento científico. Por esa razón, entendemos que es necesario contar con doscientas plazas más para el subescalafón ejecutivo.

Cabe destacar que el objetivo es desplegar el PADO no solo en el área metropolitana, sino también en la totalidad del territorio nacional.

Por otra parte, el artículo 70 hace referencia a la compensación por nocturnidad

Dicha partida tiene el objeto de dar cumplimiento a la compensación de nocturnidad establecida en la Ley Nº 19.313, de febrero de 2015.

En realidad, debido a que no contamos con las partidas presupuestales para cumplir con la norma, firmamos un protocolo junto con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y los sindicatos policiales para la generación, contabilización y goce de las horas de nocturnidad. Dicho acuerdo establece que se compensará con horas, o días, el tiempo que los funcionarios trabajaron en horario nocturno.

Claramente, esta mecánica de compensación debe realizarse de manera tal que no cause inconvenientes o que lleve a una escasez de policías en horario nocturno.

Nosotros estamos convencidos de que es de estricta justicia laboral que se compense el trabajo nocturno, y creemos que con la concreción de esta partida podremos lograrlo, manteniendo un servicio nocturno adecuado.

Por otro lado, el artículo 71 hace referencia a la compensación de los directores de departamento de la Unidad Ejecutora 001 "Secretaría del Ministerio del Interior".

En ese sentido, en 2010, a través de la gerencia de la unidad, iniciamos un proceso de centralización de las tareas no ejecutivas de todo el Inciso en la Unidad Ejecutora 001. Por supuesto, esto implica mayor concentración de trabajo y responsabilidades en los departamentos de dichas gerencias en comparación con el resto de las unidades ejecutoras. Por tanto, consideramos de estricta justicia jerarquizar a los funcionarios que estén a cargo de esos departamentos.

Cabe destacar que esta compensación responde a razones de equidad laboral que, de alguna manera, se debían corregir al asumirse responsabilidades adicionales que antes eran resorte de cada una de las unidades ejecutoras.

En realidad, por un criterio de buena administración y con afán de mejoramiento se estructuró una planificación que fue eliminando tareas administrativas de unidades operativas, para concentrar los esfuerzos y los recursos humanos en las tareas ejecutivas que son objeto de dicha Unidad Ejecutora.

De esa manera, logramos la concentración de la gestión administrativa de la Unidad Ejecutora 001 "Secretaría del Ministerio del Interior" y un mejor control de los recursos públicos, que pasan a ser administrados por esta unidad.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Solicitaría al señor director general de Secretaría que pusiera un ejemplo con respecto a lo que establece este artículo.

En ese sentido, también me gustaría que nos dijera cómo se va a repartir ese dinero y cuál va a ser el criterio. ¿Se tomará en cuenta la capacitación y los estándares de calidad o bien el jerarca dispondrá cuánto le tocará a tal funcionario, director o encargado de departamento?

Me gustaría que ahondara un poco más en ese sentido.

SEÑOR CARDOSO (Germán).- La verdad es que con esta modalidad de trabajo se pasa tan rápidamente de un artículo al otro que me quedan dudas.

Por tanto, quiero hacer una consulta con referencia al artículo.

Allí se fija una compensación para doscientos funcionarios destinados al PADO, y sería bueno y oportuno saber cómo van a ser distribuidos esos funcionarios, es decir, en qué jefatura van a estar asignados y cómo van a operar.

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes de dar la palabra al ingeniero Laca, quiero aclarar que esta modalidad de trabajo fue aprobada por la Comisión, a fin de hacer el trabajo mucho más eficiente. Además, fue acordada por todos los partidos presentes.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Conrado).- En realidad, el acuerdo fue alcanzado por la mayoría de las bancadas, pero el Partido Colorado no estaba presente cuando se llevó a cabo.

Por lo tanto, quiero que quede constancia en la versión taquigráfica de que nosotros no estamos de acuerdo con esta modalidad de trabajo, ya que creemos que no es la mejor. En realidad, nosotros creemos que lo mejor es, en primer lugar, realizar consideraciones generales sobre la rendición de cuentas de cada Ministerio, a fin de explicar por qué se proyectan las normas que se proponen.

Obviamente, esas normas se proyectan porque el Inciso vio algunas dificultades o quiere realizar algunos cambios, pero ese proceso lógico se pierde con este mecanismo de trabajo.

Queríamos dejar esa constancia.

SEÑORA PRESIDENTA.- Yo también quiero dejar constancia de que hace quince días que venimos trabajando de esta manera

Además, quien hizo la propuesta fue el señor diputado Iván Posada, y se la hizo a todos los partidos; por lo menos, así se lo trasmitió a la Mesa. Por lo tanto, nosotros no estábamos enterados de que el Partido Colorado no estaba de acuerdo con esta modalidad de trabajo.

SEÑOR POSADA (Iván).- Las consultas las hicimos a todos. Es cierto que en el momento en el que hicimos esas consultas el Partido Colorado no estaba presente, pero posteriormente lo interiorizamos de cuál era la idea que había en el ámbito de la Comisión para trabajar.

SEÑORA PRESIDENTA.- Hechas las aclaraciones del caso, continuamos con el tratamiento del tema.

SEÑOR LACA (Federico).- En cuanto a la consulta del PADO, voy a solicitar que la responda el director de la Policía Nacional.

SEÑOR LAYERA (Mario).- Desde que se inicia el Programa de Alta Dedicación Operativa -que fue establecido por ley presupuestal-, se basa en evidencia científica que establece cuáles son los lugares, las zonas, los territorios dentro del país que sufren mayor victimización como consecuencia de los delitos violentos, principalmente en lo que tiene que ver con rapiñas. Por lo tanto, se le concedió al jerarca, al ministro del Interior, la flexibilidad para adjudicar esos cupos según lo que determina el análisis científico que se realiza permanentemente de la evolución del delito que, como ustedes saben, tiene un dinamismo muy importante.

La estrategia del llenado de estos doscientos cupos de las quinientas vacantes es formar un grupo de reserva operativa de la Dirección Nacional de la Guardia Republicana en el norte del país pero, si es necesario, con movilidad en todo el país, donde haya situaciones críticas.

Reitero que creemos que de las quinientas plazas, doscientas van a ser ocupadas por el PADO. Por lo tanto, pueden ser aplicados en cualquier departamento de país, según las necesidades que se establezcan a través del análisis científico de la evolución del delito violento.

SEÑOR LACA (Federico).- Respondiendo la consulta del diputado Penadés, un ejemplo claro es la centralización de la liquidación de sueldos del Inciso. Es uno de los tantos ejemplos que podemos dar.

El cobro de esta compensación está explicado en el artículo y dice que la retribución será hasta equivalente a un cargo de comisario mayor del Escalafón L, personal policial. Para que quede claro, estamos hablando de $ 79.973 nominales; ese sería el tope. No es la compensación total sino llevar el sueldo a ese valor.

En cuanto a las condiciones para ser un director o un encargado de departamento, estamos hablando de condiciones objetivas asociadas al departamento que cubre. Por ejemplo, en el Departamento de Liquidación de Sueldos, que sea un contador. Eso se va a definir a través de resoluciones ministeriales.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Para precisar más, cuando el director General de Secretaría hace referencia a la liquidación de sueldos, hay que recordar que la liquidación de sueldos se hacía antes en cada una de las jefaturas. Como se aplicaban distintos criterios, eso llevaba a contradicciones y problemas. Entonces, eso se centralizó y la liquidación de sueldos de todo el país se hace en la Dirección General de Secretaría. Eso ha cambiado las funciones; por eso el artículo.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Le agradezco al señor director

Tengo claro lo que dice el artículo 71. Lo que le preguntaba era ¿cuáles iban a ser los criterios que establecerían qué personas podrían cobrarlo, ya que el inciso dice que el Ministerio del Interior lo determinará por resolución? Queremos conocer cuáles son las condiciones que debe reunir la persona que puede ser beneficiaria de este salario.

Y para ver si me puede aclarar aún más, le pregunto: ¿todas las personas que tengan cargos de director o de encargado de departamento van a ser beneficiarias de esta compensación o van a ser algunas? Y ahí reengancho con la pregunta que hice al inicio de mi intervención acerca de qué condiciones deben tener para poder verse beneficiados con esta mejora.

SEÑOR LACA (Federico).- Como puse en el ejemplo, son condiciones y capacidades de acuerdo al departamento. En el ejemplo de liquidación de sueldos estamos hablando de un contador. Eso no está escrito en el artículo para todos los departamentos, pero se va a regular a través de una resolución ministerial, y ahí se van a incluir las condiciones que tenga que cumplir cada uno de los cargos.

El artículo 72 hace referencia a la supresión de cargos. Concretamente, desde el año 2010 se han venido gestionando subejecuciones del rubro 0 y, en este caso, prescindiendo de vacantes de ingreso al subescalafón no ejecutivo, a efectos de poder contribuir con el financiamiento de esta Rendición de Cuentas. Es una buena práctica administrativa financiera proyectar la gestión en base a los recursos disponibles y, de ser necesario, direccionarlos para viabilizar el cumplimiento de programas o metas que fije la Administración. De este modo, la supresión de las vacantes va a permitir redireccionar los recursos a la aplicación de estos planes que hablaba, como el PADO, los becarios, el cumplimiento de la compensación de nocturnidad.

Esta supresión la hacemos porque no nos sobra dinero y lo aportado por el Ministerio de Economía y Finanzas no es suficiente para afrontar las necesidades que nos planteamos.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- La verdad que terminé medio confundido. Si no entendí mal, dijo que desde el año 2010 se subejecutó del rubro 0.

Por otro lado, escuchamos todos los días que hay necesidad de más gente y, por otro lado, hay supresión de todos estos cargos que usted acaba de mencionar. No quiere decir que nos sobre gente sino que nos faltan recursos. Este Parlamento ha ido votando, todos los años, los recursos necesarios al Ministerio del Interior. Me gustaría que aclarara esto un poquito más.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- En todos estos años que hemos venido siempre hemos repetido que cuando ingresamos al ministerio teníamos una histórica de ejecución presupuestal cuyo rubro 0 andaba por encima del 95% y que en inversiones y funcionamiento no superaba el 50%. También ha sido una constante que en estos años en que hemos estado la ejecución en los rubros inversiones y funcionamiento supera el 95%, y quedó por debajo del 88% la ejecución en el rubro 0. Nos llamaba la atención cómo se ejecutaba tanto en el rubro 0 cuando había tantas vacantes. Como en el Ministerio del Interior existe una dificultad histórica para llenar las vacantes, siempre hay vacantes. Hasta este momento, en el que estamos introduciendo en un artículo un criterio distinto para poder llenarlas, se cubrían igualando vacantes a ingresos a la escuela. Entonces, para la escala básica, no podía haber más ingresos que vacantes, pero nos encontrábamos con que luego de los exámenes psicológicos, los exámenes físicos y los exámenes en los cursos, se llenaban mucho menos vacantes que las creadas. Y cuando pasaban ocho meses entre el llamado y el ingreso, en realidad, entraban menos policías que las vacantes existentes, porque a las vacantes correspondientes a ese llamado se sumaban las creadas en esos ocho meses. Entonces, siempre estamos corriendo atrás de las vacantes. Por lo tanto, siempre había vacantes y era difícil ejecutar la cantidad que se nos pedía. Lo normal es que haya una subejecución del rubro cero; eso es lo normal, no lo raro. Lo raro es que lo que se ejecute sea más que lo que corresponde a la gente que entró. Eso ha sido corregido.

De manera que lo que estamos planteando es lo normal. En otro artículo proponemos la forma de superar ese problema, que es liberando los ingresos de acuerdo con el número de vacantes que se crea, y que quede una reserva, con un orden de prelación, de forma que cuando se cree una vacante inmediatamente pueda haber un ingreso. Entonces, sí habrá una relación directa entre el número de vacantes y los ingresos inmediatos. No sucederá que pasen ocho meses para poder cubrirlas y que no pueda hacerse en ese tiempo.

SEÑOR SÁNCHEZ (Alejandro).- Doy la bienvenida al equipo del Ministerio del Interior.

Más allá de la explicación del señor ministro, simplemente, para que me quede claro a mí, quiero hacer una consulta con respecto a este artículo.

Por el artículo 72 se suprimen aproximadamente noventa y nueve cargos -según la cuenta que pude hacer; quizás, me lo puedan aclarar- y existe la intención de financiar la contratación de hasta ciento veinte becarios y la

incorporación de doscientos policías al PADO. Es decir, la supresión de estos cargos va a financiar la creación de doscientas funciones más del Programa de Alta Dedicación Operativa, de policías ejecutivos, y la contratación de ciento veinte becarios.

En definitiva, por lo menos desde mi punto de vista, subjetivo, esto es negocio; perdónenme por la expresión utilizada.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Para precisar más. La razón del articulado es lo que acaba de decir el diputado Sánchez. Lo que yo respondí es por qué anteriormente había una subejecución del rubro cero.

SEÑOR LACA (Federico).- Continúo con el artículo 73.

A los efectos de contribuir con el financiamiento de los costos de nocturnidad en el Ministerio del Interior en este artículo se plantea hacer uso del crédito existente en el Objeto del Gasto 092.

El artículo 74 plantea la transformación de un cargo. Existe una sentencia judicial que determina la transformación reclamada. A efectos de dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo el Ministerio del Interior está obligado a transformar el cargo de referencia.

El artículo 75 refiere a un cambio en las modalidades de ingreso a la Policía. Con la nueva Ley Orgánica se modifica la forma de ingreso a la carrera policial. Ahora, todos los aspirantes a oficiales pueden ingresar como alumnos y luego, directamente, como agentes. Desaparece el ingreso a la carrera de oficiales en el formato de cadete.

La propuesta es eliminar del artículo correspondiente la referencia al ingreso como cadete.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Me gustaría que se nos explicitara un poco más este artículo. ¿Esto es, simplemente, un cambio de nomenclatura o incorpora algún otro elemento, de mayor profundidad, que no logramos percibir? ¿El policía deja de ser considerado cadete al ingreso a la Escuela Nacional de Policía? Agradecería que nos explicaran mejor esto.

SEÑOR LACA (Federico).- En el artículo 43 de la Ley Nº 19.315 se establecen cuatro formatos de ingresos. Uno de ellos es el que queremos eliminar. Establece lo siguiente: "Como Cadete del Instituto Universitario Policial, teniendo la calidad de alumno durante el proceso de formación, del cual egresará previa aprobación del respectivo curso, con el grado de Oficial Ayudante del subescalafón ejecutivo, acorde con la especialización profesional que le corresponda". Ese es el formato que pretendemos eliminar.

Hoy en día, no se ingresa como cadete; se elimina esa figura. De hecho, más adelante, en el articulado está la supresión de la referencia a los cadetes. Para llegar a ser oficial de policía, la Dirección Nacional de Educación Policial prevé un ingreso como agente. Es decir, para llegar a ser oficial hay que ingresar como agente, lo cual se consigue al finalizar el módulo 1; una vez finalizado dicho módulo, la persona se recibe de agente. Luego, continúa la carrera de oficial. En ese sentido, no necesitamos la figura de cadete.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Entonces, de acuerdo con el régimen proyectado ¿ingresan como agentes, pero egresan como oficiales?

SEÑOR LACA (Federico).- No es correcto. Ingresan como alumnos y luego pasan a ser agentes. Después de completar los módulos de capacitación para oficial, ingresan como oficiales.

Si me permiten, voy a ceder la palabra al director nacional de Policía para que complemente la respuesta.

SEÑOR LAYERA (Mario).- Voy a tratar de explicar este concepto. El ingreso a la carrera policial ahora se realiza en forma igualitaria para los dos niveles, es decir, para oficiales y para escala básica. Actualmente, el aspirante ingresa al primer módulo, que es de escala básica, como alumno. Finalizado ese módulo, egresa como agente en la escala básica o, si cumple con los requisitos que establece la ley, puede continuar la carrera, cursar cinco módulos más y llegar al grado de oficial de policía. Simplemente, se está igualando el ingreso a la Policía. Antes, como cadete, no se cumplía con el mismo módulo que cumplía el agente, lo cual operativa y técnicamente era una contradicción. Ahora, todos cumplen con el primer módulo de formación. Como dije, con eso se obtiene el título de agente, en la escala básica o, si la persona cumple con los requisitos establecidos, puede continuar su formación para egresar como oficial.

SEÑOR LACA (Federico).- En cuanto artículo 76, lo que se pretende es la retención de haberes en el caso de que haya multas producto de infracciones cometidas por funcionarios policiales cuando estén conduciendo vehículos oficiales. Ya está previsto que los funcionarios que cometan este tipo de infracción están obligados a pagar la multa. Necesitamos una norma que habilite al Ministerio del Interior a retener el monto de la multa del sueldo del funcionario que incurrió en la infracción de tránsito. Ya existe una normativa en este sentido para los casos de equipamiento policial extraviado. El planteo es incluir también las multas de tránsito.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- ¿Es tan importante la cantidad de infracciones como para poner en esta situación a un funcionario por una multa de tránsito?

SEÑOR LACA (Federico).- No se trata de la cantidad de multas, simplemente es una cuestión de practicidad para hacer efectivo el pago.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Conrado).- Creo que se debería incluir la posibilidad de dar vista al funcionario, a través de algún tipo de procedimiento administrativo. Puede suceder que por una situación de emergencia, los funcionarios que utilizan vehículos oficiales tengan que transgredir alguna norma de tránsito, por lo que pienso que deberían tener la posibilidad de defenderse antes de que se les retenga el monto de la multa de su salario.

SEÑOR LACA (Federico).- Les compete lo mismo que al resto de los ciudadanos cuando son multados. O sea que tienen las herramientas administrativas.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Conrado).- La consulta es si internamente, en el Ministerio, el funcionario va a tener la posibilidad de tener vista antes de que se haga la retención.

SEÑOR LACA (Federico).- Hoy en día es así cuando el funcionario tiene que abonar la multa. Lo que proponemos con este artículo es que luego de

cumplidas las etapas administrativas y la validación de la multa, se haga efectivo el pago a través de la retención del sueldo.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Creo que no se entendió bien cuál es la situación. Si un funcionario comete una infracción de tránsito y tiene una multa, la debe pagar y actualmente el funcionario lo hace. Lo que se propone con el artículo es que la pague el Ministerio y se le haga el descuento al funcionario. Esa es la modificación.

SEÑOR LACA (Federico).- El artículo 77 refiere a autorizar a la Dinali a efectuar retenciones a los liberados. La Dinali, es una dirección que depende de la Unidad Ejecutora 1, que corresponde a Secretaría, y tiene entre sus cometidos principales apoyar la reinserción social de las personas liberadas.

Por eso, proponemos que las personas liberadas que participan en programas de inserción contribuyan con un 10% de los haberes que perciban. Es una forma solidaria de nutrir de fondos para aplicar en los programas de inserción laboral que lleve adelante esa Dirección.

El artículo 78 hace referencia a la derogación del Cavid. Nosotros solicitamos que no se suprima el Cavid y se cambien sus cometidos, a efectos de que se atienda a los funcionarios policiales y sus familiares, que muchas veces también son víctimas de delitos.

Está claro que a partir de la creación de la Unidad de Víctimas y Testigos de la Fiscalía General de la Nación, de alguna manera se generó una duplicación en los cometidos y es necesario adecuar esa situación. Tenemos entendido que existe un proyecto de ley en el Senado de la República, que refiere a la protección integral de las víctimas del delito. En ese sentido, pedimos que se incluyan los nuevos cometidos del Cavid, que son, por un lado, la asistencia primaria a los policías víctimas de violencia y sus familiares y, por otro, la capacitación del personal en el tratamiento y relacionamiento con las víctimas del delito.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Lo que acaba de expresar el señor director implica un cambio sustantivo en lo que está propuesto, si no interpreto mal. Lo que el Poder Ejecutivo envió es la derogación del artículo que creó ese centro y, ahora, se nos dice que el propósito no es derogarlo, sino reformularlo en cuanto a sus cometidos. Si eso fuera así, supongo que tenemos que sustituir este artículo. Hago la consulta, porque no entendí bien.

La ley vigente -tengo las disposiciones citadas- hace referencia precisamente al cometido principal, que es la asistencia a las víctimas de violencia y sus familiares, y también habla de la capacitación.

Lo que está propuesto es derogar este artículo y pensé que la idea era sustituirlo por otro, pero ese otro no está. No sé si se nos va a proporcionar uno o cómo se concreta lo que acaba de decir el señor director.

SEÑOR CARDOSO (Germán).- Este artículo, tal como está redactado, elimina el Centro de Atención a Víctimas de la Violencia y el Delito. Entonces, sería bueno una aclaración más ampliatoria de las circunstancias en las que se va a embarcar el Ministerio para regularizar esta situación.

SEÑOR SÁNCHEZ (Alejandro).- Me parece que estamos en presencia de la necesaria compatibilización con los cambios normativos que ha habido en el

país, que implican que la atención a la víctima esté centrada en la Fiscalía y las funciones que ese organismo asumió en cuanto a la atención y protección de las víctimas y el seguimiento correspondiente. De hecho, en la ley de Rendición de Cuentas pasada aprobamos unas partidas importantes de dinero para la Fiscalía General de la Nación, a efectos de la atención de víctimas del delito y el seguimiento que conlleva.

Actualmente, la familia de un policía es tan víctima como la de un civil y, por lo tanto, el cometido de acompañar a la víctima del delito se traslada a la Fiscalía General de la Nación. En ese sentido, entiendo que se plantea derogar el ámbito que existe en el Ministerio, porque los cometidos están contenidos en las funciones de la Fiscalía.

La consulta es si son estas las razones por las que se presenta el artículo.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Efectivamente, se trata de adecuar algo que estaba en función de cómo se venía trabajando a raíz de las modificaciones posteriores que hicieron que la Fiscalía asumiera la atención a las víctimas. En la práctica, esto significó que durante un período las víctimas fueron atendidas por el Ministerio del Interior y por la Fiscalía, lo que provocó superposiciones que no permitían realizar bien el trabajo. Entonces, hicimos un acuerdo y quedamos en que lo que nosotros hacíamos antes lo pasaba a hacer la Fiscalía y, a su vez, la Fiscalía sugirió que el equipo que nosotros teníamos se dedicara, por un lado, a atender a los policías que a pesar de los problemas que sufrieran estuvieran en condiciones de seguir trabajando en la función policial y, por otro, preparar a los policías para atender a las víctimas directas, porque eso no lo sustituye la Fiscalía; el primer contacto con las víctimas lo tiene la policía y es necesario tener una preparación adecuada.

La redacción que vino no refleja ese acuerdo, por lo que quizás haya que sustituirla. En realidad es eso lo que ha pasado.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Sería interesante que el Poder Ejecutivo explicara y dijera en qué términos quiere sustituir el artículo. El ministro acaba de fundamentar por qué se propone derogarlo, lo que está en línea con lo que adelantaba el señor diputado Alejandro Sánchez, que es un antecedente que todos conocemos. Lo que se ha dicho me parece racional.

Ahora, si se trata de sustituir simplemente para que la norma diga que acá no vamos a generar un vacío o una situación de anomia -para utilizar un término que recientemente a usado algún otro jerarca del Ministerio del Interior-, alcanza con que la explicación del señor ministro quede registrada en la versión taquigráfica y se proceda a derogar este artículo que está vigente.

Si el Ministerio entiende necesario, para la historia más fidedigna de la norma o de este asunto, sustituir este por otro texto, nos debería indicar cuál es.

SEÑOR POSADA (Iván).- El antecedente de la creación del Centro de Atención a las Víctimas de la Violencia y el Delito en el ámbito del Ministerio del Interior se remonta a la mal llamada ley de humanización carcelaria. Allí se dio el primer paso en la atención a las víctimas. Hasta ese momento en nuestro país, lamentablemente, no existía ninguna institución que se encargara de la atención que se dispone en esa ley a la que hacíamos referencia.

Posteriormente, con la aprobación del Código del Proceso Penal, como se ha dicho, esta función la empieza a desarrollar la Fiscalía de Corte, que nos parece el lugar más adecuado para ese tipo de atención.

En la discusión parlamentaria de la última rendición de cuentas se dispusieron recursos especiales -no venían contemplados en la propuesta del Poder Ejecutivo- para que esta actividad tuviera especial desarrollo en la Fiscalía de Corte.

Creo que la derogación de la norma está bien, porque deja de tener objeto. Lo otro, lo que plantea el señor ministro, hace más a una disposición de carácter interno del Ministerio en cuanto a cómo ordena los recursos y cómo realiza esa actividad que pasa a ser mucho más interna del organismo.

Me parece muy bien que la Policía esté suficientemente entrenada y especializada para el relacionamiento con una víctima del delito, pero es parte de la tarea policial. Por lo tanto, desde mi punto de vista, no es necesaria una norma específica; basta con una disposición interna del Ministerio sobre cómo reordenar estos recursos humanos, con la visión que señalaba el señor ministro.

Nosotros dejaríamos las cosas como están para que, en todo caso, el Ministerio, en su ordenamiento interno, disponga estos recursos de forma tal de darles este nuevo cometido.

SEÑOR SÁNCHEZ (Alejandro).- Sin perjuicio de que comparto lo que acaba de expresar el señor diputado Iván Posada, en este artículo 78 -si el Ministerio así lo entiende y más allá de la derogación- perfectamente se puede establecer que estos recursos se destinarán a lo que el señor ministro acaba de fundamentar, que es la formación y la capacitación de policías en esta área. La derogación del cometido de atención a las víctimas no quita que en este artículo, o en otro, establezcamos que esos recursos ahora se dedicarán a esas otras tareas. Luego, por resoluciones internas, el Ministerio encomendará las actividades pertinentes. Me parece que puede estar bien hacerlo de esa manera.

También podría modificarse el artículo 19, en lugar de derogarlo, cambiando el cometido que tenía el Centro de Atención a las Víctimas. Son dos caminos posibles. Esperamos que el Ministerio nos acerque alguna redacción de cómo entiende que es mejor resolverlo.

Lo que está claro es que está bien eliminar el cometido del Centro de Atención a las Víctimas porque, hoy, está en la órbita de la Fiscalía.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Damos la bienvenida y saludamos a toda la delegación, a la que agradecemos las aclaraciones que está brindando.

Lo que entendí de lo que dijeron el director general y el propio ministro es que la intención no es la derogación de este artículo, sino transformar este Centro de Atención a las Víctimas -que ahora está a cargo de la Fiscalía- para darle un cometido especial: atender al policía víctima de violencia, para que pueda continuar su actividad en el organismo.

Adicionalmente, como ya preveía el artículo 19, se establece la capacitación en la atención primaria a las víctimas, porque el primer contacto de la víctima es con la policía y esta debe estar preparada para ello. Esa

función de especializar a las personas afectadas a este centro para la atención del policía o de su familia como víctimas, debería quedar plasmada en el articulado. Obviamente, el Ministerio deberá acercarnos una redacción, inclusive cambiando el nombre de la institución, que ya no será Centro de Atención a las Víctimas de la Violencia y el Delito, sino Centro de Atención a los Policías Víctimas de Violencia.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- El señor diputado Iván Posada recordaba cómo fue la creación del Cavid y, efectivamente, es así como él dice.

Ahora, el papel que se da a las víctimas en el proceso penal a partir del nuevo Código del Proceso Penal es lo que lleva a que la Fiscalía asuma la atención de las víctimas. El Cavid original no estaba en función del papel de las víctimas en el proceso penal, sino en función de qué pasaba con la víctima de un delito, de un robo, del homicidio de un familiar, y de cómo se veía afectada en lo psicológico. Estaba prevista otra cosa.

El pasaje de la atención a las víctimas a la Fiscalía está fundamentado en el papel que van a cumplir en el proceso. Entonces, lo que hace el Centro de Atención a las Víctimas en la Fiscalía no es exactamente igual a lo que hacía el Cavid en el Ministerio del Interior.

Creo que el artículo se puede derogar, pero es necesario dejar establecido que los recursos se tienen que utilizar de otra manera en el Ministerio del Interior. Eso se puede hacer poniéndolo en el artículo o derivándolo a una resolución de la Cartera. Nosotros tenemos previsto lo que ya dijimos: que el Centro, fundamentalmente, se dedique a la atención de policías y familiares de policías, en función de que puedan seguir trabajando en forma normal. Además, tenemos previsto capacitar a la policía en el tratamiento y el relacionamiento con las víctimas, en el entendido de que el policía es el primero que toma contacto con ella.

En definitiva, se puede resolver de cualquiera de las dos maneras. Lo que no puede suceder es que el artículo quede como está ahora.

SEÑORA PRESIDENTA.- Continuamos con el articulado.

SEÑOR LACA (Federico).- El artículo 79 hace referencia a derogar funciones existentes en la Dirección de Asuntos Internos, a efectos de colaborar con la Justicia en la investigación de crímenes cometidos durante la dictadura cívico-militar. Se creó una unidad en la Dirección de Asuntos Internos, a fin de realizar una labor de naturaleza administrativa para dar mayor celeridad y seguimiento a las solicitudes de la Justicia en esa materia. Estos cometidos los cumplirá la nueva Dirección de Investigación de la Policía Nacional, tal como figura en un artículo posterior.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Más allá de la explicación que acaba de dar el señor director con relación a este artículo y de la reformulación de la estructura del Ministerio en cuanto a la creación o recreación de la Dirección de Investigaciones, me pregunto si no se justifica mantener la existencia de un equipo especializado en esta materia teniendo en cuenta, además, que recientemente hemos aprobado en el Parlamento la creación de una Fiscalía especializada -que se ha puesto en funcionamiento-, a los efectos de entender en las causas de derechos humanos y su violación durante el período de la dictadura militar.

Más allá de que desde el punto de vista de la competencia genérica sea la Dirección de Investigaciones la que colabore, obviamente, ella va a estar dedicada a atender una variedad muy amplia de asuntos. Entonces, por qué razón no pensar que este equipo, que ya existe -suponemos que existe porque ahora se lo está eliminando; se supone que ha estado trabajando en esta materia y ha estado organizado a esos efectos-, se pueda mantener en esas condiciones, pero en el ámbito de la Dirección de Investigaciones, por ejemplo.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Lo que dice el artículo 79 es que se derogan funciones de Asuntos Internos. Perfectamente se puede mantener el equipo y que cumpla su papel en la nueva Dirección de Investigaciones. Acá no dice que se eliminará el equipo; dice que se deroga la función en Asuntos Internos.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Yo tengo la disposición referida aquí, y el artículo 165 de la Ley Nº 19.355 crea el equipo especializado. Por lo tanto, si se deroga la norma que lo crea es porque dejó de existir. Es una interpretación literal, aplicando el sentido natural y obvio de las palabras, como corresponde en la interpretación del derecho.

Me parece que no se trata de la reubicación; es la eliminación del equipo. Digo esto porque me parece que ese sería el efecto jurídico que se estaría produciendo.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Si no queda claro, se puede hacer la modificación para derivar el equipo. Se puede hacer.

SEÑOR LACA (Federico).- Los artículos 80 y 81 se pueden analizar en conjunto

Se trata de disposiciones con respecto a dispositivos celulares.

El primero habla de eliminar del mercado paralelo ilegal la venta de equipos robados o con los IMEI -que es el número de identificación del equipo- inválidos o adulterados.

El siguiente habla del bloqueo al acceso de la red celular de los dispositivos que tienen el IMEI adulterado.

SEÑOR POSADA (Iván).- El artículo 80 fija la fecha de entrada en vigencia a los sesenta días de la promulgación de la ley. Eso permite que durante todo este período se sigan importando equipos que no cuenten con este número identificatorio de dispositivo móvil internacional: el IMEI.

¿No sería más lógico que directamente la ley entrara a regir con la aprobación de la ley de rendición de cuentas, de forma tal de no generar esa ventana abierta y que de alguna manera el artículo proyectado sirva de elemento de juicio para quienes realizan estas importaciones? Porque dejar una ventana abierta de sesenta días después de la promulgación de la ley de rendición de cuentas no sé si tiene algún objeto.

SEÑOR LACA (Federico).- Los sesenta días hacen referencia al período que tienen tanto la Dirección Nacional de Aduanas como la Ursec para realizar acciones a fin de hacer esos controles.

La norma refiere a IMEI que sean válidos. Hoy en día pueden ingresar celulares que tengan IMEI inválidos. Actualmente no hay una normativa en ese sentido.

Reitero: los sesenta días están pensados en ese sentido, porque esto tiene resorte en otros Ministerios y organismos.

El artículo 82 hace referencia a la regulación de dispositivos electrónicos de vigilancia.

En el Ministerio del Interior tenemos una gran experiencia que hemos adquirido en estos años en el sistema de monitoreo y vigilancia electrónica, comúnmente llamado de "tobilleras". Eso nos ha permitido plantear que se establezcan mejoras a la gestión de dicho sistema. Entendemos que es esencial que exista un aval técnico a la hora de disponer la medida de vigilancia electrónica para tener un efectivo funcionamiento, asegurando que quienes estén sometidos a la vigilancia puedan sostener dicha medida, pues la tecnología requiere el cumplimiento de obligaciones y cuidado por parte del usuario; de lo contrario, el control no puede realizarse de una manera eficaz.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Me gustaría que nos explicara en qué consiste el aval técnico respecto a la efectividad y viabilidad.

Supongamos que la Justicia determina la colocación de una tobillera a una persona, ¿cuál es el aval técnico que se debe poseer para cumplir con esa orden judicial? ¿De qué se trata? ¿De que no cuide la tobillera? ¿De que trate de desprenderse de ella? Me gustaría que las autoridades del Ministerio del Interior nos expliquen en qué consisten estas medidas y el informe técnico para medir la efectividad y viabilidad.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Supongo que está implícito, pero de todas formas es bueno que quede reafirmado el concepto.

Se entiende que ese es un informe técnico que no excluye la disposición de la Justicia o la resolución de la Justicia en cuanto a la colocación del dispositivo; no sustituye la decisión judicial, obviamente. Más adelante dice que si se constata un incumplimiento, cesará la utilización del dispositivo y se comunicará al juez. Pero el juez no interviene recién allí. Eso es lo que supongo que se quiere trasmitir. Tal vez la redacción del inciso primero debería ser más precisa.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Profundizando en mi razonamiento, si mañana un juez determina la colocación de una tobillera y el informe técnico dice que no, ¿qué puede llegar a suceder en ese caso? Si el informe técnico asesorará al juez para la toma definitiva de la resolución, en el caso de que a una persona no se le pueda colocar la tobillera, pero sea necesario efectuar una vigilancia producto del peligro que representa para la persona denunciante o damnificada, ¿qué medida se va a adoptar? ¿El Ministerio del Interior está pensando en la instalación de un policía que esté permanentemente acompañando a la víctima o presunta víctima en esas circunstancias?

SEÑOR LACA (Federico).- Para complementar esta pregunta, si la presidenta me permite, voy a ceder el uso de la palabra a la directora de la División de Políticas de Género.

SEÑORA ZABALETA (Juli).- El informe técnico favorable sobre la efectividad y viabilidad refiere a cosas que estamos haciendo hoy, pero que es importante dejar reglamentadas. Por ejemplo, cuando se dispone la prisión domiciliaria, hay condiciones que la persona debe tener en el domicilio para que se le pueda instalar el dispositivo. En el caso de violencia doméstica o de libertades asistidas, por las características de los dispositivos, necesitamos que la persona pueda escuchar y hablar. Estos temas han surgido con bastante regularidad en este tiempo de implementación y es importante asesorar en ese sentido.

Si la persona no puede escuchar, no va a poder atender la llamada y ser orientada por los operadores del centro de monitoreo. A su vez, si la persona no puede hablar, tampoco va a poder comunicarse ante una emergencia. En ese caso, lo que hace el Ministerio es asesorarla y explicarle que eso no sería efectivo. Además, se discute con los jueces qué otras medidas podrían adoptarse para su protección.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Disculpe, pero no entendí.

¿El dispositivo es colocado a la víctima, a la persona que la justicia determina que debe tenerlo como un elemento para que no se acerque a determinadas personas o a quien está en prisión domiciliaria? La explicación me dio la sensación -le pido disculpas si no la entendí- de que era la víctima que no podía comunicarse o entender, pero ¿el dispositivo no es colocado a la persona que el juez determina que debe tenerlo como un elemento disuasorio para proceder cuando hay cercanía o cuando la Justicia determina el arresto domiciliario? ¿El Ministerio ha constatado que a muchas personas a las que se coloca este dispositivo no tienen la capacidad de escuchar o comunicarse?

Le pido disculpas, pero me gustaría que me lo explicara nuevamente porque no lo entendí.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Reitero la consulta que hice con anterioridad.

¿Qué es lo que se procura con el inciso primero, que dice que cualquier medida de utilización de dispositivo electrónico -por lo tanto, todas las que se vayan a disponer-, previamente, deberá contar con este informe técnico sobre viabilidad y efectividad? ¿Esto es una limitación a la actuación de la Justicia? ¿Si un juez, ante una denuncia de una presunta víctima, en el marco de la ley de violencia de género, entiende que es conveniente disponer la utilización de un dispositivo de este tipo, no puede hacerlo si previamente no cuenta con este informe, que presumo es del Ministerio del Interior, aunque aquí no lo dice?

Supongo que será la autoridad administrativa la que deberá informar si es viable, si es pertinente, efectivo, útil, si le parece bien o le parece mal. O sea, hasta que el juez no cuente con ese dictamen, no puede disponerlo. Esto es lo que se desprende de la interpretación textual de lo que está establecido en el inciso primero.

Quisiera saber si esa es la intención, si es lo que se quiere disponer y lo que se está disponiendo.

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- Tal vez, mis preguntas son muy básicas: quisiera saber si las tobilleras se le colocan a la víctima y si existen otros dispositivos electrónicos.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- ¿Qué pasa si el juez define que hay que poner la tobillera y el informe técnico dice que no?

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Creo que esto se plantea para que la medida de la Justicia sea realmente efectiva. No hay un solo dispositivo. Son dos: uno se le coloca al victimario y otro a la víctima. ¿Cómo se mide si se acercó a menos de 800 metros si solamente tiene un dispositivo el victimario? La diferencia es que el dispositivo del victimario está fijo, se sujeta, y para sacárselo lo tiene que romper y, en ese caso, comete una falta, un delito. El dispositivo que lleva la víctima es una especie de celular, pero lo tiene que llevar consigo. Entonces, cuando la persona que lleva la tobillera se aproxima, no a la víctima, sino al dispositivo que esta tiene que llevar, marca la aproximación. Si la víctima deja el dispositivo en la mesa y se va, no va a haber una señalización de que el victimario se acercó a la víctima, sino que se acercó al dispositivo.

Hay casos -frecuentes- en que la víctima vive en una casa al frente de un predio y el victimario al fondo, entonces, el dispositivo no funciona porque está marcando continuamente la proximidad. Cada uno vive en su casa. Ante esa situación, hay que tomar alguna medida complementaria, porque no alcanza con ponerle la tobillera al victimario. Si la víctima, como decía la licenciada Juli Zabaleta, vive en un lugar donde no hay señal, entonces, no va a recibir la comunicación de que el victimario se está aproximando. Cuando se produce aproximación, lo primero que se hace es decirle a la víctima para que tome precauciones. Si la víctima ve algo que la alarma y se quiere comunicar con quienes están monitoreando, si no tiene señal, no puede llamar. Entonces, si no puede llamar, no puede comunicarse.

Aquí lo que se establece es que para tomar una determinación tiene que haber ciertas condiciones técnicas que permitan hacerlo. Si el juez la toma burocráticamente y después no se puede cumplir, la medida de protección no existe. Eso es lo que se está planteando aquí: que tiene que haber condiciones previamente determinadas para que se pueda tomar la decisión. Es eso lo que dice aquí.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Le agradezco al señor ministro la aclaración porque ha sido tremendamente ilustrativa. Yo desconocía que para el control debe haber dos equipos. Siempre pensé que era la tobillera y que eso reportaba en algún lado el movimiento del victimario.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Ese dispositivo reporta en la medida en que se aproxima.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Ahora lo entendí; le agradezco la explicación.

Lo que recomiendo es revisar la redacción, porque no dice eso solamente. Ahora que entendí lo que se busca, creo que tenemos que lograr una redacción que aclare aún más esto, a efectos de evitar conflictos. Después de la explicación brindada, queda claro que lo que se pensaba hacer no es lo que nosotros interpretamos.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Coincido con lo que acaba de plantear el señor diputado Gustavo Penadés. Creo que esta redacción sugerida por el Poder Ejecutivo puede prestarse a confusión, como de hecho ya sucedió.

El Ministro ha aclarado que el propósito del Poder Ejecutivo no es limitar la acción de la justicia, ni condicionar las decisiones de los jueces, sino en todo caso hacerlas efectivas. Por lo tanto, me parece que la mejor redacción no es esta, ya que aquí se dice que toda medida que disponga la justicia -no habla de ella, pero está implícito-, previamente, tendrá que tener informe técnico favorable. Esto da la idea, o por lo menos se presta a confusión, de que ese informe técnico favorable es preceptivo y, en todo caso, es una condición que los jueces deben recabar para poder disponer esa medida. Creo que aquí debería pensarse en una fórmula que dijera algo así como "cuando la justicia disponga la utilización de un dispositivo de estas características, el juez recabará o el Ministerio del Interior determinará las condiciones que aseguren la efectividad", etcétera.

Considero que deberíamos pensar en una redacción de esas características, ya que ese es el ánimo del Poder Ejecutivo y, en esos términos, me parece muy plausible.

SEÑOR MINSITRO DEL INTERIOR.- Efectivamente, si no está claro, mejoraremos la redacción.

El ejemplo que puse fue de violencia doméstica, pero esto no se refiere solo a eso, sino también a libertad asistida y a otras cosas, pero el fenómeno es el mismo. Entonces, si hay que mejorar la redacción, lo haremos.

SEÑOR LACA (Federico).- El artículo 83 se refiere a la regularización de la realización de custodias personales como medida de protección o vigilancia.

Recientemente, los operadores del sistema de justicia han entendido que la forma muy segura de proteger a las víctimas y/o denunciantes es establecer protecciones mediante custodia policial personal. Dado el importante número de casos y situaciones ante los cuales se dictan las custodias personales, entendemos que corresponde establecer por ley algunos criterios que hacen a la efectividad y razonabilidad de la imposición de esta medida.

En este sentido, tenemos un primer criterio -que se debe a la lógica y a la buena gestión por parte del Estado- y es que cuando se tome una medida de tal relevancia se exploren todas las posibilidades para ofrecer la mejor forma de cumplir con este objetivo, a través de un análisis del Ministerio del Interior.

Otro criterio a establecer es la necesidad de consentimiento de la persona pues, sin ello, la medida difícilmente sea efectiva. Es esencial que el usuario de esta medida consienta con ella y preste colaboración y que asuma cumplir con determinadas obligaciones para acceder a la protección que el Estado le pueda brindar en estos casos.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Me parece razonable, en cierta medida, la propuesta porque no podemos disponer de un policía para cada una de las personas que puedan estar amenazadas.

Me gustaría saber, al día de hoy, cuántos efectivos están destinados a cumplir con esta tarea que se pretende reglamentar a través de este artículo y cuál sería la alternativa que el Ministerio del Interior estaría pensando en cuanto a su aplicación.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Además de la consulta del señor diputado Penadés que, por cierto, es pertinente, me preocupa otra perspectiva, y es que

esto genere una suerte de conflicto de Poderes, entre el Poder Judicial y el Ministerio del Interior. Es una discusión bastante parecida a la del artículo 82; inclusive, se utiliza el mismo giro idiomático: "previo informe del Ministerio del Interior favorable respecto a la efectividad y viabilidad de tal medida".

Ahora bien, en este caso, parecería que estas palabras tienen un alcance diferente, porque en el anterior hay definiciones técnicas vinculadas con la forma de establecer el dispositivo, las características, las distancias. Aquí no hay otra forma de entender la efectividad y la viabilidad de la medida referida a que haya custodia personal o no la haya, porque estamos hablando de poner o no un vigilante.

Quiero recordar -varios señores legisladores estuvieron presentes, igual que yo- que con relación a esto recibimos el viernes pasado un planteo muy severo por parte de las organizaciones sociales nucleadas en la Intersocial Feminista, en cuanto a que esto pudiera representar un recorte de las potestades del Poder Judicial o una invasión de la competencia jurisdiccional en la medida en que los jueces, por la vigencia de este artículo, podrían no estar en condiciones de disponer libremente que haya una custodia personal. Yo sé que esto le genera dificultades al Ministerio del Interior; el ministro las ha hecho públicas, todos sabemos de lo que estamos hablando y esa perspectiva yo la entiendo, pero también digo que el fin no justifica los medios. Entiendo que ese problema pueda estarse generando, pero también que desde el punto de vista de proteger la libertad individual el Poder Judicial tiene amplias e ilimitadas potestades que creo que el legislador no puede, en forma reglada a la Constitución, limitar por la vía de una norma establecida en una rendición de cuentas.

Yo me temo que ese peligro se genere, porque acá no se trata de ver de qué manera aseguramos el ejercicio y efectividad de una medida dispuesta por el juez, sino de si a criterio del Ministerio del Interior esa medida es viable, o no, y efectiva para que el juez pueda disponerla. Es otro planteo y desde el punto de vista de la protección de la libertad y los derechos, me parece bastante más delicada la solución.

Entiendo que acá se privilegia una cuestión vinculada con el orden interno, con la seguridad pública. Está bien; entiendo que al señor ministro, probablemente, lo anime la mejor intención, pero también quiero señalar que estas consecuencias pueden llegar a producirse y que, de hecho, ya han generado reacciones de la sociedad civil y de otros actores. A mí, el artículo así como está me preocupa; lo digo con toda franqueza.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Hubo una pregunta concreta sobre la cantidad de policías afectados, que la va a responder el Director Nacional de Policía. Después, se hizo una consideración general que la voy a responder yo, con otra consideración general.

SEÑOR LAYERA (Mario).- El número es variable, porque las custodias se disponen por pedido de los jueces.

En el área metropolitana, tenemos un promedio de 600 policías ocupados en custodias de diferente tipo: violencia doméstica -que son la mayoría- o protección de testigos dispuesta por la Fiscalía.

En el año llevamos 1.674 policías asignados en la custodia de este tipo.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Lo que está planteado acá sigue el mismo criterio que el artículo anterior, que es perfeccionar la actuación de la Justicia.

Acá tenemos dos situaciones: víctimas de violencia doméstica y testigos protegidos para participar en el proceso penal. Esa segunda categoría es manejada por la Fiscalía, que creó un protocolo de actuación que trata de establecer, antes que nada, qué riesgo se corre y, después, toma medidas de acuerdo con el riesgo. La medida ante el riesgo puede ser la custodia personal, cambiarlo de casa e, incluso, sacar a la persona del país. También hay medidas menores de protección, pero mide el riesgo.

Cuando nosotros empezamos con la tobillera por situaciones de violencia doméstica, estaba muy claro que la persona que hacía la denuncia -generalmente, la mujer- claramente se consideraba víctima y cuando el juez tomaba la medida, era una colaboradora de su propia protección. Al principio, los jueces eran reacios a disponer esta medida y lo hacían pocas veces, pero funcionó bien y fue creciendo la aplicación de la tobillera. Siguió funcionando bien y ahora estamos en una situación en que se pone la tobillera o se dispone custodia a quien no se considera víctima. Entonces, no se midió el riesgo, ni la actitud de la víctima.

Por eso, lo primero que se establece es la aceptación de la víctima de la protección que se le va a dar. Eso incluye, obviamente, que no va a salir por la puerta del fondo y dejar al custodia en la puerta de adelante, para encontrarse con el victimario, y que la custodia no la va acompañar a bailar, ni a un hotel a encontrarse con el victimario. Además, esto desestimula totalmente al policía, que dice: "¿Qué estoy haciendo? La estoy protegiendo de Fulano y ella se va a encontrar con él para ir a bailar o a un hotel". Si esto ocurre, la protección no funciona. Por eso la medida; la protección tiene que ser aceptada, y si no se cumple con los requisitos, se retira.

Esto lleva a otra discusión. Hace poco se generó una situación clara. Una mujer hizo la denuncia y se le brindó protección, y cuando fue a una comisaría a solicitar que le fuera retirada, como la hicieron esperar un ratito para completar el trámite, se fue porque se aburrió de esperar. Se dio cuenta a la Justicia, se decidió su detención y que fuera a la sede a renunciar a la custodia. El lugar dónde renuncia a la custodia es cuestión de instrumentación.

Eso tiene que ser así; si no, estamos disponiendo policías para proteger gente que no quiere protección; se decidió que la persona tiene que ser protegida, pero resulta que continuamente evade la protección.

La razón de este artículo es porque así no puede funcionar.

SEÑOR POSADA (Iván).- El planteo del Ministerio se sustenta en regular una disposición, una facultad que tienen los jueces. La posición del Ministerio es entendible debido a la cantidad de efectivos destinados a este tipo de decisiones judiciales que realmente parece excesiva.

Sin embargo, no corresponde considerar estas cuestiones previstas en el articulado del Ministerio del Interior en una rendición de cuentas; esto debe enmarcarse en la regulación de las facultades que tienen los jueces. Es lógico que se reclame una razonabilidad en la aplicación de las medidas judiciales,

pero esto tiene que encuadrarse dentro de las medidas judiciales que se prevén, de las facultades, de las atribuciones que tienen los jueces.

Está claro que deben incorporarse referencias como las que se plantean en los artículos 82 y 83, pero es en ese ámbito; en todo caso, corresponde que se discutan en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, y deben ser parte de un proyecto de ley que regule las facultades que hoy tienen los jueces a la hora de disponer las medidas previstas en los artículos 82 y 83.

Entiendo que desde el punto de vista del funcionamiento del Ministerio del Interior, esto significa una distorsión, pero es en aquel ámbito que debe discutirse y no en una rendición de cuentas.

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- La cantidad de seiscientos policías destinados a la custodia asusta.

La disposición judicial de la utilización de personal, ¿es explícitamente porque tiene que destinarse personal o porque faltan dispositivos electrónicos?

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Adelanto una reflexión que pensaba realizar cuando se trate el tema general.

Quiero saber si respecto a lo que contemplan los artículos 82 y 83 se hicieron consultas o, por lo menos, se conversó con el Poder Judicial. Da la impresión de que sobre algunas cuestiones podría hablarse y acordar para no venir con dos posiciones diferentes como está ocurriendo todos los días.

SEÑORA DÍAZ (Bettiana).- Se entiende claramente que en estos dos artículos hay una intención marcada de dar una mejor efectividad a las medidas de protección a las víctimas.

Se abundó particularmente sobre la violencia doméstica y de género. Está muy bien profundizar en algunos aspectos porque muchas veces las medidas dispuestas carecen de las condiciones objetivas para aplicarse plenamente. Pienso en situaciones que están invisibilizadas, por ejemplo, los casos mencionados como discapacidad auditiva o algún otro tipo de condiciones materiales que no pudieran dar cumplimiento a las medidas de protección.

Solicito que la delegación amplíe cuáles serían las alternativas ante las dificultades para cumplir con la disposición de protección a una víctima, custodia personal o aplicación de dispositivos electrónicos.

Asimismo, me gustaría que nos ilustren cuál ha sido la efectividad de los dispositivos electrónicos, teniendo en cuenta la protección personal muchas veces cuestionada por lo que dijo el ministro, en el caso, sobre todo, de las víctimas que tienen una relación con su victimario. En términos comparativos, ¿cuál fue la efectividad de los dispositivos electrónicos? Además, quisiera saber si hay alguna estadística de la rotura de los dispositivos o violación de las medidas de protección a las víctimas.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Las explicaciones que dio el ministro aumentan nuestra preocupación inicial; ya no solo me resultan insuficientes, sino que también me generan un poco de alarma.

Cuando el ministro nos dice que con esto quiere perfeccionar la actuación de la Justicia, me preocupo mucho. La Policía es auxiliar de la Justicia. En un gobierno republicano, como en el que vivimos, el principio de separaciones de Poderes implica que el Poder Judicial custodia y protege los derechos de las personas, básicamente, los previstos en el artículo 7º de la Constitución: vida, honor, seguridad, libertad, trabajo y propiedad. En esa perspectiva la Policía y el Ministerio del Interior que tienen a su cargo el orden interno, actúan como auxiliares de los jueces cuando, precisamente, disponen resoluciones y providencias con la finalidad de proteger los derechos de los ciudadanos.

El ministro nos tiene acostumbrados a explicar los problemas, algunas dificultades -que las tiene; dije antes que entiendo que a la Policía Nacional esto le debe estar generando dificultades desde el punto de vista operativo-, desde lo patológico; no sé si con el afán de sensibilizar a los interlocutores -en este caso, a los legisladores o a la población-, pero escoge determinados ejemplos que rompen los ojos por su desproporción o por la patología que representan.

No creo que los cientos de mujeres agredidas respecto de las que la Justicia dispuso custodia personal vayan a los moteles y arrastren a los policías. No creo. Deben ser casos que preocupan, pero supongo que no dejarán de ser minoritarios; en todo caso, excepciones a la regla general. No le hago ese agravio a las mujeres que eventualmente abusen de la circunstancia de tener una custodia personal, o que se vayan a bailar. No creo que sea la mayoría de los casos; supongo que el ministro lo sabe.

Si hay un problema abordémoslo, pero no necesariamente la solución pasa por una modificación de carácter legal. Los Poderes se relacionan entre sí; el Poder Judicial tiene que interactuar en forma permanente y cotidiana con el Ministerio del Interior, y supongo que lo hace.

Ayer asistimos a una comparecencia común del ministro del Interior, el titular de la Fiscalía General de la Nación y uno de los titulares del Poder Judicial, donde entre otras cosas se insistió con que había dificultades en el relacionamiento entre el Ministerio y los actores judiciales. |Este artículo parece abonar esa tesis. Parecería, entonces, que hay dificultades, que cuando el ministro discrepa con determinadas soluciones de los jueces penales, en lugar de ver de qué manera puede solucionarlas conversando, viene por el atajo de introducir un artículo en la rendición de cuentas. Nosotros no tenemos más remedio que concluir en estos términos, señora presidenta, porque si eventualmente un juez se equivocó -que puede haber pasado y, seguramente ocurrió- a la hora de disponer determinadas custodias, vigilancias a mujeres agredidas, por ejemplo -porque son situaciones en las que se cometen abusos de parte de las supuestas víctimas-, el ministro puede tomar el teléfono y llamar al Poder Judicial para ver de qué manera se puede solucionar eso. Entonces, el juez que dispuso esa custodia, inmediatamente, puede revocarla.

Yo creo que esto es temerario; lo digo con toda franqueza. Entiendo que parte de una razón atendible, pero que es siempre accesoria a la vigencia de la ley, a la separación de Poderes y a la protección de los derechos de las personas.

Entonces, ¿de qué vale aprobar leyes contra la violencia de género, tan profusas y avanzadas, si después aparecen medidas o disposiciones de estas características? Yo no tengo más remedio que trasmitir lo que estoy manifestando y lo hago con absoluta honestidad intelectual. Me parece un antecedente gravísimo y creo que va en el camino, reitero, de afectar la propia vigencia del Estado republicano en el que estamos inmersos.

Si hay que modificar la ley -como decía el diputado Posada-, yo no descarto que eso se haga, pero tendremos que hablar entre todos los actores y no en el plazo acotado de la rendición de cuentas. De esto tendrá que opinar el Poder Judicial, la Fiscalía General de la Nación. Me parece muy grave que una decisión de estas características se tome por esta vía sumaria y tangencial y haciendo uso de las mayorías, que legítimamente tiene el Gobierno, por un camino bastante tortuoso y, sobre todo, muy peligroso.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Estoy acostumbrado a que, generalmente, cuando yo digo algo, el diputado Abdala elige una interpretación que tiene dos características: es la peor posible y la más alejada a lo que expresé; además, eso es lo que después sale en la prensa. Yo no dije que se trate de perfeccionar… Ah, y además es eso lo que después sale en la prensa.

(Interrupción del señor representante Abdala)

—No, no: yo dije que hacer más efectiva…

(Interrupción del señor representante Abdala)

—No: la justicia actúa, pero después tiene que ser efectiva la actuación. La resolución tiene que hacerse más efectiva. Eso es lo que dije. Y no es que yo elija ejemplos; son los casos en los cuales hay que tomar medidas para que eso sea efectivo.

El artículo dice dos cosas: que la víctima tiene que aceptar las condiciones que se le disponen, y que si no las cumple, se le retire la custodia. Y hay otra cuestión que no dije, pero que está: que haya informe del Ministerio del Interior, porque ha pasado que disponen custodias en lugares que la víctima, aunque se sienta víctima, dice: "Yo no quiero custodia en la puerta de mi casa, porque la custodia en la puerta de mi casa" -en determinados barrios- "me genera un problema con el entorno, que es todavía más grande que el que me llevó a hacer la denuncia". En esos casos no es efectivo; entonces, se toma una decisión que no se puede cumplir.

Acá se dice tres cosas: que la víctima acepte la medida que se aplica; que si no cumple con las disposiciones se le retira la custodia, y que haya un informe del Ministerio del Interior. Eso es lo que dice; y eso no tiene nada que ver con el republicanismo…

SEÑOR ABDALA (Pablo).- ¡Tiene que ver, sí!

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- ¡No! ¡No tiene nada que ver! ¡Usted lo transforma en algo que tiene que ver…

SEÑOR PRESIDENTA.- Perdón: la Mesa pide que no dialoguen.

(Interrupción del señor representante Abdala)

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- ¡No: no tiene nada que ver! Lo que pasa es que usted después elige lo que va a decir y distorsiona totalmente lo que se habla acá.

(Interrupción del señor representante Abdala)

—¡Esa es la dinámica!

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor diputado Abdala: por favor, está interfiriendo el trabajo de los taquígrafos.

(Interrupción del señor representante Abdala)

—Pida la palabra y después usted contesta.

(Interrupción del señor representante Abdala)

—Puede continuar el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- He finalizado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Continuando con la lista de oradores, tiene la palabra el señor diputado Sánchez.

SEÑOR SÁNCHEZ (Alejandro).- Estamos frente a una disposición que no viola en absoluto ninguno de los Poderes del Estado: vamos a poner las cosas en su justo lugar. Podrá haber consideraciones en el sentido de si debe estar o no en una rendición de cuentas: son todas posiciones legítimas. Por supuesto que puede haber consideraciones acerca de la conveniencia o no de establecer este tipo de disposiciones, pero en ningún momento estamos ante la presencia de una acción de insubordinación de la Policía a las decisiones de la Justicia. En todo caso, esas disposiciones las va a votar el Parlamento, que es el que establece cuál es el marco en el cual se debe actuar, tanto sea en la ley integral de violencia de género como en cualquier otra norma. Los señores jueces tienen facultades en el marco de la ley penal, ¿y quién la vota? El Parlamento de la República.

Por tanto, acá no hay insubordinación, ni violación del Estado de derecho ni mucho menos del republicanismo. Digo esto para poner las cosas en su justo término, porque del Parlamento de la República emanan leyes que deben ser aplicadas por los señores jueces. El Parlamento podrá establecer cuál es el marco de actuación y eso en nada tiene que ver con lo otro.

Por supuesto que habrá que requerir la información pertinente, como es de costumbre ante cualquier disposición que establecemos. La Suprema Corte de Justicia va a comparecer en esta Comisión -se le podrá hacer consultas- y también están compareciendo organizaciones sociales, que están planteando estas cosas. Creo que en este caso, simplemente, estamos en presencia de algunas disposiciones y es claro lo que buscan, por más que se pueda llegar a discutir acerca de su pertinencia o no. Estamos hablando de los recursos del Estado que se disponen en cumplimiento de sentencias de la Justicia, y por supuesto tiene una relación con los aspectos presupuestales. Digo esto a cuenta de un debate que daremos posteriormente sobre cómo vamos a regular esto.

Simplemente, para descartar el debate acerca de si hay insubordinación, que es necesario discutir en el Parlamento -sea en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, a través de una

norma específica, de la ley de rendición de cuentas o de cualquier otra de las manifestaciones y espacios de trabajo del propio Parlamento- las disposiciones y el cumplimiento de lo que él mismo votó. De hecho, la ley integral de violencia de género, la dispuso el Parlamento; y creo que en eso estamos todos comprometidos, porque es uno de los problemas que tenemos en el país.

Pienso que la preocupación del Ministerio, que ha quedado clara es, justamente, la efectiva protección de las víctimas en un tema muy sensible, que no se reduce a la violencia de género, aunque la hemos tomado como ejemplo. Aquí estamos hablando de protección de víctimas que abarcan una cuestión mucho más amplia en lo que tiene que ver con estas situaciones.

A mí me parece interesante discutir la aceptación por parte de las víctimas de este tipo de procedimientos, más allá de las patologías o no. Simplemente, hay deberes y derechos; y si yo necesito que el Estado me proteja -y así lo establece un señor juez-, también hay que recabar el consentimiento de la víctima para aceptar esa protección con las condiciones que se debe llevar adelante para concretarla, a fin de que sea efectiva y no sea una protección nominativa.

En todo caso se podrá trabajar en la clarificación del artículo en el sentido de que no se está cercenando ninguna potestad a la Justicia. Lo que se está tratando de hacer es perfeccionar el cumplimiento de la sentencia. Estamos en ese ámbito: en el efectivo cumplimiento y en la mejor eficiencia posible para cumplir con esa sentencia; pero no estamos diciéndole a los señores jueces que no pueden hacer tal cosa o tal otra. El ámbito de su facultad es la que tienen los señores jueces y por supuesto que la Policía es auxiliar de la Justicia y debe cumplir con sus decisiones; el problema es de qué manera las lleva adelante. Y esto implica desde los recursos que le otorgamos a la Policía para que pueda cumplir con esas funciones, hasta otro tipo de procedimientos que se puedan establecer. Por supuesto, después profundizaremos y seguiremos discutiendo sobre estos aspectos, pero si hay cuestiones que no quedan claras deberemos perfeccionar el artículo.

De todas maneras, nos preocupamos por el efectivo cumplimiento de las disposiciones judiciales relativas a la protección de las víctimas, particularmente, considerando su impacto en las víctimas de violencia doméstica. Además, creo que todos y todas estamos comprometidos en ese sentido, al igual que el Ministerio del Interior, que es el que las lleva adelante.

SEÑOR GROBA (Óscar).- Seguramente, cuando llegue el momento, la Comisión analizará puntualmente los artículos 82 y 83 y los insumos aportados por el señor ministro y los demás integrantes de la delegación que nos acompaña, a quienes aprovecho a saludar.

Los argumentos aportados son totalmente convincentes, teniendo en cuenta lo que se busca conseguir. En ese sentido, que la persona a ser protegida se encuentre dentro de un sistema de protección y vigilancia para nosotros es natural, y forma parte de la regulación de medidas de protección de víctimas.

Por otra parte, consideramos esencial que las victimas a ser protegidas consientan que se tomen esas medidas. Digo esto porque tal vez -se dieron algunos detalles, y habrá otros que no conocemos- eso no es lo que suceda

actualmente, pero es necesario que así sea a los efectos de no atropellar la libertad de las personas. Además, creemos que deben prestar su colaboración y cumplir con determinadas obligaciones, como muy bien explicó el diputado preopinante y se consideró cuando se analizó el articulado; asimismo, las respuestas que dio el señor ministro fueron muy claras. Por tanto, es claro que se busca que las medidas sean efectivas.

En ese sentido, se han establecido varios caminos y de manera razonable. Por eso dije que cuando se discutan los artículos 82 y 83 habrá que tenerlos en cuenta. Por ejemplo, me parece que el camino propuesto por el diputado Iván Posada es serio y podrá analizarse cuando discutamos estos artículos. Asimismo, el propuesto por el diputado Lafluf también podría considerarse, ya que apunta al diálogo y al entendimiento entre las partes.

De todas maneras, hay una razón para que los artículos 82 y 83 establezcan esas disposiciones, y por eso creo que cuando la Comisión los trate analizará lo que allí se propone.

En principio, es totalmente razonable lo que se establece en estos artículos, ya que están basados en datos de la realidad. Por lo tanto, creo que eso debe manejarse en cuanto a la razonabilidad de lo que estamos analizando y lo que está planteando el señor ministro y su equipo.

Por otra parte, no voy a adjetivar; no es el estilo de esta Comisión. Aquí no trabajamos adjetivando a las autoridades que vienen a analizar el articulado. Sin duda, se podrán compartir, o no, pero las autoridades vienen a ofrecer una explicación y a aportar los insumos necesarios para que esta Comisión -y quienes votamos-, en el momento oportuno y con un tiempo razonable, pueda analizarlos con claridad y responsabilidad.

Por lo tanto, voy a respetar los estilos de esta Comisión y a rechazar las adjetivaciones que se hagan a cualquier invitado que concurra a esta asesora. Y, naturalmente, voy a dejar mi constancia cada vez que esto ocurra, tal como lo estoy haciendo ahora.

Como dije, los señores diputados Iván Posada y Omar Lafluf han explorado algunos caminos, como así también el diputado Sánchez.

Por tanto, con los elementos a nuestra disposición y con las explicaciones dadas por el señor ministro estamos convencidos de que hay trabajo para hacer, y que la idea es ser efectivos y razonables con respecto a un tema tan preocupante como este. Entonces, cuando llegue el momento, nos dedicaremos a analizar estos artículos y todo el articulado presentado.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Quiero hacer dos consideraciones para que consten en la versión taquigráfica.

La primera -en función de algo que se planteó en la última intervención del señor ministro del Interior- es que voy a decidir -como lo hacemos todos- y a asumir la responsabilidad de lo que diga una vez que termine esta sesión de la Comisión de Presupuestos, como así también de lo que manifieste públicamente de aquí en adelante. En realidad, creo que todos somos grandes -tenemos responsabilidades políticas, unos desde el Poder Ejecutivo y otros en el ámbito del Parlamento- como para saber muy bien qué debemos hacer, y

para asumir las consecuencias de lo que hacemos, y no es necesario que nadie nos lo recuerde.

La constancia refiere a algo que se dijo con anterioridad sobre el fondo del asunto. Si bien esto lo vamos a debatir ampliamente en la Comisión -cuando corresponda- y después en el plenario, creo que caemos en un error si consideramos que como estamos en el ámbito del Poder Legislativo podemos aprobar una ley que resuelva todo, y que cualquier ley que aprobemos estará bien. No, no es así. El Poder Legislativo, por supuesto, es el poder político representativo por antonomasia, y tiene por competencia hacer las leyes, pero en este no radica la soberanía. Nosotros no tenemos un poder constituyente; no podemos resolver cualquier cosa; por algo los actos legislativos que adoptamos, casualmente -mire usted-, están sujetos al control de constitucionalidad de la Suprema Corte de Justicia. Entonces, no podemos votar leyes que estén en contra, por ejemplo, del principio de separación de Poderes, que es lo que sucede con este artículo -a mi juicio es así, aunque puede ser compartible, o no-, que va en contra de ese principio, que es de rango constitucional. Lo sostengo y lo afirmo, y en esa perspectiva planteo mi preocupación. Y eso tiene que ver con la República. ¡Cómo o va a tener que ver con la República! Es el principio de separación de Poderes.

SEÑOR LACA (Federico).- Voy a responder algunas de las preguntas formuladas por los diputados, lo que ayudará a complementar la información.

El 10% de las custodias personales no tienen fecha de finalización; ese es un elemento importante. Además, el 13% de las víctimas -por propia voluntad y sin existir algo que lo reglamente- manifiesta que no está de acuerdo con la custodia y que no la quiere.

Otro de los elementos a considerar a la hora de discutir este artículo es que la custodia personal se envía al escenario donde se generó la situación, lo que puede aumentar el riesgo, tanto para la víctima como para el policía que realiza la custodia. Por tanto, reitero, ese es otro elemento a considerar a la hora de discutir el artículo.

Por otra parte, contestando la pregunta realizada por la señora diputada, puedo decir que el sistema de tobilleras tiene el 100% de efectividad. De todos modos, quisiera que la directora de la División de Políticas de Genero complementara la información.

SEÑORA ZABALETA (Juli).- Como dijo el director General, el sistema de tobilleras es evaluado sistemáticamente, y tiene el 100% de efectividad en cuanto a la protección de la vida de las víctimas.

Cabe agregar que desde la implementación de las tobilleras, 1892 casos se han monitoreado con esta herramienta.

También es importante tener en cuenta que en los últimos dos años se han duplicado las disposiciones judiciales referentes al uso de las tobilleras electrónicas para el monitoreo de situaciones de violencia doméstica. Pero también me parece que es importante tener en cuenta que, por ejemplo, en lo que va del año, el 28% de las disposiciones refieren a prórrogas. Esto quiere decir que un caso está en el monitoreo seis meses y, cuando llega el momento de desconectarlo, se prorroga la medida por seis meses más. Eso es, algunas veces, con el consentimiento de las víctimas y, otras, no. Tanto es así que

también tenemos -como decía el ministro- incumplimientos por parte de las víctimas.

Acá no se trata de no entender la complejidad de la problemática de la violencia doméstica y del círculo de la violencia, sino de decir que las tobilleras son una de las tantas herramientas que se pueden utilizar para la protección de la vida de estas personas. Pero, principalmente, debemos tomar en cuenta la autonomía de esa mujer y recabar su consentimiento, y no obligarla a estar inserta en un dispositivo de custodia que ella rechaza.

En los casos de personas sordo-mudas y de personas con patologías psiquiátricas no compensadas -delirando, específicamente-, recomendamos pensar en otras estrategias. Por ejemplo, cuando hemos tenido alguna víctima que no hablaba ni escuchaba, coordinamos con el Inmujeres para transitar el tiempo de la medida en un hogar. Y, por ejemplo, en el caso de esas patologías descompensadas, si está la presunción de que la persona pueda haber cometido un delito, recomendamos que pueda ser intimada a la realización de un tratamiento o internada compulsivamente, como ha ocurrido en algunos casos.

Con respecto a la consulta sobre la destrucción y extravío de dispositivos, el número es bastante alto. Entre los años 2016 y 2017 se destruyeron o extraviaron -cuando digo "destruyeron", quiere decir que el dispositivo no se pudo volver a usar- más de noventa dispositivos. Tomemos en cuenta que entre 2016 y 2017 teníamos entre doscientos y trescientos dispositivos. En lo que va del año, ya se han destruido más de sesenta dispositivos. Entonces, lo que también hay que ver en ese sentido es que de esos sesenta dispositivos extraviados o destruidos, muchas veces la justicia dispone que al ofensor se le vuelva a entregar un nuevo dispositivo, ¡y ni qué hablar de que las consecuencias legales que tienen estas personas es casi inexistente!

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Solo quiero hacer dos consideraciones generales a raíz de la intervención del director general y de la licenciada Zabaleta.

El 13% de víctimas que no quieren protección son, aproximadamente setenta y cinco policías en la calle, y una cantidad importante de víctimas que, espontáneamente, sin que se le preguntara si querían la custodia, o no, dijeron que no la querían. Creemos que si se preguntara, son más las que no quieren la custodia.

Esta es una consideración general; no hay articulado en esto. La medida se toma con una persona que es absolutamente inocente. No se toma con el victimario; no es que se obligue al victimario a hacer algo, sino que se obliga a la víctima a tener una custodia que no quiere. Entonces, ahí hay un problema.

La otra consideración es con respecto a la rotura de las tobilleras. Cuando empezamos con este sistema, lo que estaba planteado era que si el victimario no cumplía con las obligaciones que acarreaba la tobillera, podía ser sustituida la libertad con tobillera por otro tipo de medida más grave y, en todo caso, la tendrá que pagar él, no el Ministerio del Interior. Aclaro que acá se informa cuando rompe la tobillera, pero no cuando reitera la rotura -que también ocurre-, porque la rompe más de una vez. Entonces, no parece

correcto que la medida sea seguir sustituyendo la tobillera, porque ahí hay una voluntad total del victimario de incumplir con las disposiciones. Quizás, al respecto, también se podría considerar alguna medida legislativa.

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- Yo había hecho una consulta con relación a si en este momento existen funcionarios que, por disposición judicial, están realizando custodias por falta de dispositivo electrónico.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Efectivamente, cuando empezó a aumentar la cantidad de custodias podría atribuirse a la falta de dispositivos electrónicos, pero, en realidad, la cantidad de custodias por ausencia de dispositivos electrónicos son menos del 5% del total. En este momento, se han adquirido doscientas tobilleras más, de las cuales entregaron una parte y, en los próximos, días viene el resto, pero está en curso una licitación por quinientas tobilleras más, o sea que pensamos que eso no va a repetirse. De todas maneras, ya no existe la situación inicial en la cual se empezó a sustituir la falta de tobilleras por custodias. A veces, la resolución son las dos cosas: tobillera con custodia, lo cual nos hace más complejo el problema.

SEÑOR LACA (Federico).- Continuamos con el artículo 84, que se refiere a la retención a personas que están privadas de libertad. Al haber modificado un poco el objetivo del Cavid, queremos cambiar el destino de un porcentaje de remuneración que se percibe por los privados de libertad para la Dirección Nacional de Apoyo al Liberado. Esto es a los efectos de fortalecer las políticas pos penitenciarias con aportes de liberados y penados.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Conrado).- Una pregunta concreta con respecto a este artículo.

¿Cuántos son los privados de libertad que en la actualidad están trabajando y reciben una remuneración?

SEÑOR LACA (Federico).- El porcentaje es dinámico, porque depende mucho de las tareas, pero le puedo adelantar que aproximadamente son $ 4.000.000, lo que implica ese 10% del que estamos hablando, que abarca sueldos y peculios. En concreto, no tengo ese dato de la cantidad.

Continúo con el artículo 85. De alguna manera, el ministro ya había hecho una introducción. Este artículo refiere a la habilitación del ingreso de alumnos, según el crédito disponible.

En el artículo 175 de la Ley Nº 19.355, de Presupuesto Nacional, se estableció: "Los alumnos del Instituto de Formación y Capacitación de la Escala Básica o de las Escuelas de Policía Departamentales, aspirantes a ingresar al subescalafón Ejecutivo, percibirán el equivalente a un salario mínimo nacional [...]". En la misma norma se previó que la erogación resultante se financiaría con los créditos habilitados por los cargos vacantes.

Cabe señalar que el sueldo correspondiente a un cargo vacante es superior a un salario mínimo nacional. Comúnmente, decimos que la vacante está atada al alumno. A raíz de esto, advertimos la necesidad de reglamentar la forma de utilizar los citados créditos para que no nos queden ociosos.

Dicho de otra manera, actualmente, cuando se realiza un llamado para ingresar a la Policía, la cantidad de alumnos debe ser igual a la cantidad de vacantes. En los hechos, sucede que algunos alumnos pierden el curso o lo

abandonan. Entonces, a los seis meses, el número de alumnos que se reciben de agente es menor que el de los que iniciaron el curso y, por lo tanto, menor que la cantidad de vacantes. Por eso, se pretende desatar -dicho mal y pronto- la vacante del alumno, de manera que pueda ingresar un número de alumnos superior al de las vacantes.

Además, se establece la integración de una lista de prelación para el ingreso a la Policía.

Reitero que el objetivo es que el número de alumnos que ingresa sea mayor que el de las vacantes.

El llamado a agentes puede durar ocho o nueve meses, dado que hay que cumplir con las diferentes etapas: la publicación del llamado, la presentación de los aspirantes, la verificación de los datos y las pruebas de conocimiento. Luego de eso, los aspirantes ingresan como alumnos y reciben una formación durante seis meses, antes de recibirse. En esos ocho o nueve meses también se generan vacantes. Entonces, cuando se concluye esta etapa hay más vacantes que cuando se inició el llamado.

El artículo 86 refiere al ingreso de cadetes. Uno de los artículos de la nueva Ley Orgánica Policial establece la forma de ingreso a la Escuela de los agentes o cabos que estudian para oficiales por la escala básica. Desaparece la figura de cadete para el ingreso a la formación para llegar a ser oficial.

Como explicaba anteriormente, para hacer la carrera de oficial, el aspirante primero debe cursar el módulo correspondiente para ser agente. Precisamente, para que haya coherencia con la ley, pedimos esta modificación. Se establece, expresamente, que quienes aspiren a ingresar al curso de oficiales deben pertenecer a la escala básica del subescalafón ejecutivo de la Policía Nacional.

Consecuentemente, el artículo 87 establece la supresión de los cargos de cadete. Como se elimina la figura del cadete, es necesario suprimir las vacantes correspondientes.

El artículo 88 pretende adecuar las condiciones de ascenso. De acuerdo con la Ley Orgánica Policial, los suboficiales mayores -como bien decía anteriormente el director de la Policía Nacional, hay una carrera única- pueden concursar para ser oficiales. Eso está claro para el personal del subescalafón ejecutivo. La intención es igualar los requisitos de estudio para los demás escalafones de apoyo.

El artículo 90 refiere a una transformación de cargos de la Guardia Republicana. En la rendición de cuentas del año 2010 se crearon cuarenta funciones contratadas de guardas de segunda. Lo que se pretende es regularizar estas funciones, de manera que esos funcionarios puedan hacer la carrera policial. Esta medida no implica costo alguno. Simplemente, se plantea transformar estas cuarenta funciones contratadas en cargos de la Guardia Republicana.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Lo que se plantea es que este artículo no tiene costo; es, simplemente, una transformación. O sea que el hecho de pasen a ser cargos presupuestados en lugar de contratados no representa ningún incremento presupuestal.

SEÑOR LACA (Federico).- Claro.

El artículo 90, que ya había sido presentado en la rendición de cuentas anterior, refiere a la prelación para los créditos de vivienda.

Tengo entendido que este artículo fue aprobado en la Cámara de Diputados y en este momento está en el Senado. Si fuera así, tal vez, sería conveniente quitarlo del articulado.

Nosotros entendemos que resulta necesario incluir en el régimen de retención en los salarios y pasividades las correspondientes a los créditos de vivienda concebidos con los fondos de tutela de la Policía.

SEÑOR SÁNCHEZ (Alejandro).- Efectivamente, este artículo se presentó en la rendición de cuentas pasada. Fue desglosado y la Cámara de Diputados lo aprobó, con un conjunto mayor de modificaciones en cuanto a la prelación, pero el Senado de la República aún no lo ha tratado. Simplemente, quiero dejar claro cuál ha sido el trámite de este artículo: el Senado de la República no ha aprobado el proyecto que, oportunamente, nosotros votamos.

SEÑOR LACA (Federico).- El artículo 91 refiere a los topes de facturación para Sanidad Policial.

De acuerdo con la ley de rendición de cuentas del año 2012, se autoriza a esa unidad a pagar una suma, que actualmente es de $ 190.000, por arrendamiento de servicios. Nosotros advertimos la necesidad de aumentar ese monto destinado al pago de arrendamientos de servicios dado que, por un lado, debemos aumentar el valor hora de muchas especialidades médicas y técnicas a efectos de acercarnos al valor del mercado y lograr retener recursos humanos valiosos y, por otro, también es necesario aumentar el número de horas contratadas, a efectos de atender nuevos servicios de Sanidad Policial.

El artículo 92 refiere a una solicitud de la Contaduría General de la Nación, en el sentido de establecer por ley que se permita la denominación correcta de los cargos del padrón del Sistema de Gestión Humana. A partir de la creación de la Dirección Nacional de Asuntos Sociales, con la fusión de la Dirección Nacional de Asistencia de la Seguridad Social y la Dirección Nacional de Sanidad Policial, se entiende necesario unificar los escalafones de las dos unidades. Concretamente, la división Presupuesto de la Contaduría General de la Nación pide que se ingrese un artículo de este estilo en una instancia presupuestal a fin de unificar el padrón y colocar las denominaciones correctas.

El artículo 93 establece la creación de la Dirección Nacional de Investigaciones. Nosotros vamos a solicitar una modificación de este artículo, a fin de que esta no sea una unidad ejecutora, sino una dirección general. Si me permiten, para la fundamentación correspondiente, voy a ceder la palabra al director de la Policía Nacional.

SEÑOR LAYERA (Mario).- La creación de una supervisión de gestión y centralización de la información, para ser procesada y analizada, de todas las áreas de investigaciones que tiene la Policía Nacional es para acompasar el nuevo Código del Proceso Penal, a los efectos de tener contextualizada toda la situación de las investigaciones que se realizan en el país y poder articular y coordinar mejor entre todas las áreas de investigaciones, a fin de optimizar la articulación con la Fiscalía General de la Nación. Tratamos de que no sea una

nueva unidad ejecutora para no darle un sentido inflexible de estructura que no permita hacer cambios y para no cargarla con una parte administrativa que la soporte. Entonces, proponemos integrar las unidades de investigaciones especializadas y llevar a nivel nacional el área de investigación de la Jefatura de Policía de Montevideo en delitos complejos, para que se puedan mejorar y fortalecer todas las investigaciones. Es decir que se propone integrar la Dirección General de Información e Inteligencia Policial, la Dirección General de Represión al Tráfico Ilícito de Drogas y la Dirección General de Lucha contra el Crimen Organizado e Interpol. Estas direcciones pasarían a estar supervisadas, dirigidas y coordinadas por un director.

La idea es transformar el cargo de director de la Dirección General de Información e Inteligencia Policial en director de Investigaciones de la Policía Nacional. Esto se hizo cuando se concretó el cargo de director de Planificación y Estrategia Policial, que funciona en la órbita de la Dirección de la Policía Nacional. O sea que sería el cuarto hombre del comando de la Dirección de la Policía Nacional.

Esto permitiría gestionar de mejor manera los recursos y coordinar la acción de investigación haciéndola más efectiva y acompasándola a los nuevos tiempos para fortalecer el accionar en base a una mejor capacitación y selección del personal que en el futuro va a operar en las áreas de investigaciones de todo el país.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Cuando discutimos el artículo 79, que refiere a la derogación del artículo 165 de la ley de presupuesto, que tiene que ver con el equipo de investigación de las violaciones a los derechos humanos, se dijo que pasaría a integrar esta nueva Dirección centralizada de investigaciones. Supongo que si hacemos esa derogación, lo deberíamos incluir en el órgano que va a unificar todas las direcciones de investigaciones.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Una consulta al director Layera sobre la base de lo que nos acaba de explicar. ¿Qué efecto tendría esta creación -si tiene alguno- sobre el proceso de reestructura y descentralización que oportunamente llevó adelante el Ministerio del Interior, como por ejemplo, la división en cuatro zonas en el departamento de Montevideo, porque cada una de ellas cuenta con un área de investigaciones? ¿Esto podría interpretarse como una vuelta atrás o como un proceso de centralización de lo que antes se había descentralizado? ¿Cómo se relacionará quien vaya a ocupar la Dirección con el área de investigación de cada una de las zonas y cómo tendrán que trabajar a partir de ahora las distintas zonas territoriales a la luz de la creación de esta Dirección tan importante, que además, contempla otras tantas reparticiones del Ministerio del Interior, como Información e Inteligencia, Crimen Organizado, etcétera?

El director dijo que esto obedece a la entrada en vigencia del nuevo Código del Proceso Penal y a las relaciones entre la Policía y los fiscales, y me parece bien. No obstante, es muy interesante saber cómo repercute en los casos concretos y en el quehacer cotidiano, porque se trata de un cambio estructural y el Ministerio ha hecho mucho énfasis en cuanto al proceso de reestructura que se viene impulsando desde hace varios años. Esta es la consulta que queremos trasladar.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- ¿Con qué recursos va a funcionar esta Dirección? ¿Va a ser la sumatoria de los recursos de cada una de las

direcciones generales que se aglutinan detrás de esta Dirección nacional o además se piensa asignar recursos? Hago la consulta, porque en la rendición de cuentas no está previsto que tenga recursos extra, que no sé si será necesario o no para la creación de la super estructura que se está previendo crear a través del artículo 93.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- El artículo dice que el Poder Ejecutivo establecerá los montos de los créditos presupuestales necesarios para gastos de funcionamiento e inversión. Quisiera saber cuál es el monto.

SEÑOR LAYERA (Mario).- Seguimos con la estrategia de descentralización operativa como la que se realizó. En el caso de Montevideo, las zonas tienen áreas de investigaciones que van a permanecer como están y van a tener una supervisión técnica, un mando único y su información va a ser centralizada.

La necesidad de centralizar la información y que exista esta estructura deriva de que con la aplicación del nuevo Código del Proceso Penal los fiscales responden a un oficial de caso, es decir que a todas las denuncias e investigaciones que se realizan solamente tienen acceso los oficiales de caso. Esto compartimenta toda la información de las investigaciones que se llevan en el país y se pueden estar haciendo investigaciones paralelas sobre las mismas personas o delitos en diferentes áreas de investigaciones del país, incluso entre las unidades especializadas.

Por ejemplo, Crimen Organizado puede estar investigando un objetivo sospechoso de un delito en el que también hay armas, drogas y lavado de dinero. Entonces, pueden estar trabajando en ese caso otras unidades especializadas y no hay una optimización de los recursos porque la información no está centralizada. Tampoco podemos ofrecer una investigación contextualizada, que es lo que requerimos a la Fiscalía, para tener un reflejo, a efectos de investigar delitos como el que se analizó hace poco en la Comisión de Seguridad y Convivencia, que tiene que ver con los cajeros y se preguntó cuál era el problema en la investigación. En ese momento, explicamos extensamente que el problema que teníamos era la investigación contextualizada y la posibilidad de no tener muros en cuanto a las jurisdicciones para poder investigar en forma conjunta toda la situación, porque hay pluriparticipación y asociación ilícita, y no tenemos el crimen organizado como antes.

Por lo tanto, desde el punto de vista técnico de la Policía, es necesario centralizar la información y mantener las estructuras descentralizadas de cada unidad operativa. Es indudable que tiene que haber una jerarquía superior que monitoree todo lo que sucede y pueda alertar, tanto a la Fiscalía como a las unidades policiales, de que están investigando los mismos hechos y que deben unirse para hacerlo. Esto también es conveniente para optimizar los recursos que tiene cada dirección especializada en algunos casos. También es a los efectos de optimizar los recursos de cada dirección especializada. Son tres las unidades especializadas que tienen técnicas especiales de investigación y personal capacitado.

Hay investigaciones a las que debemos volcar mayores recursos humanos, pero como hasta ahora cada uno cuidaba su chacra, como decimos vulgarmente, la información no fluía como debía. La idea es utilizar la cantidad

necesaria de recursos humanos y planificar operaciones en mayor escala, con todos los recursos que tiene el Ministerio del Interior. Buscamos fortalecer eso.

Estamos creando la semilla de una investigación de calidad, que resulta necesaria a la luz del nuevo Código del Proceso Penal, que exige a la policía una mayor calidad en la investigación a fin de proporcionar a los fiscales los elementos suficientes para presentar los casos ante la justicia.

SEÑOR LACA (Federico).- El artículo 94 refiere a una regularización con respecto al nuevo CPP, en los casos de suspensión del estado policial. Donde antes decía "procesado con prisión", ahora incluimos la formalización de la investigación con medidas de prisión preventiva. Esto para la suspensión del estado policial.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quedó pendiente la respuesta a mi pregunta sobre el artículo 93, que dice que el Poder Ejecutivo establecerá los montos. Quiero saber el monto.

SEÑOR LAYERA (Mario).- No hay modificación. Se establecerán los montos dentro de los que ya existen. No se agrega un nuevo presupuesto. El Ministerio fija, dentro de los recursos que ya tenía, los necesarios para funcionar de esta manera. No se agregan otros.

SEÑOR LACA (Federico).- Veníamos hablando de la ruptura de las tobilleras y del costo asociado. Actualmente, tenemos más de un 10% de tobilleras -que son dispositivos para el monitoreo de personas- que, en los casos de violencia doméstica, son vandalizadas por las personas a las que se les colocan. Esto produce un deterioro en la herramienta, que a veces queda inservible. Es necesario que la persona tenga conocimiento de que los dispositivos son costosos y de que, si son dañados, debe reponer el costo de la reparación.

A tales efectos, consideramos que debe constituir título ejecutivo el testimonio de resolución firme, siendo de aplicación lo dispuesto en el Capítulo Cuarto, Derecho Procesal Tributario, del Código Tributario. Esa es la propuesta.

Los dispositivos de los ofensores cuestan aproximadamente US$ 3.500 cada uno y los de las víctimas unos US$ 3.000. Cada vez que se produce una rotura, el Ministerio debe desembolsar este dinero, más allá de lo que implica en la parte administrativa.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- ¿Cuánto sale una tobillera y el correspondiente dispositivo que debe tener la víctima para que la herramienta sea útil, según la explicación que hace un rato daba el señor ministro?

SEÑOR LACA (Federico).- El procedimiento licitatorio por el cual se adquirieron las tobilleras fue un arrendamiento. Cada solución tiene un costo aproximado de US$ 11 diarios.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- ¿El sistema en su totalidad sale US$ 11 por día?

SEÑOR LACA (Federico).- Sí. Eso es lo que cuesta todo el sistema: no solo el dispositivo, sino también el soporte y el mantenimiento. No es solo la tobillera; hay un sistema detrás.

Cuando el dispositivo se destruye, tiene un valor de US$ 3.500 y el Ministerio tiene que hacerse cargo de esa erogación.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- El director general se había referido a un costo de US$ 3.500 la tobillera y de US$ 3.000 el receptor de la víctima. El último costo que brindó fue solo el de la tobillera, pero el receptor de la víctima también se puede destruir…

SEÑOR LACA (Federico).- En los casos de violencia doméstica son tres los dispositivos que se utilizan: uno lo tiene la víctima y dos los tiene el ofensor. Uno de los que tiene el ofensor es la tobillera y el otro es algo similar a un celular. Hay tres dispositivos para dos personas: la víctima tiene uno y el ofensor tiene dos.

El precio del dispositivo similar a un celular, que debe usar el ofensor, es de aproximadamente US$ 3.500; el costo del dispositivo de la víctima es de US$ 3.000, y el costo de la tobillera es de unos US$ 1.500. Ese es el costo de comprarlos, pero nosotros estamos arrendando la solución.

El artículo 96 refiere a la localización geográfica de las llamadas al 911. Hoy tenemos el Centro de Comando Unificado, que nuclea a la mesa de operaciones del 911 y que no cuenta con la información sobre la localización de los terminales móviles que se comunican al servicio de emergencia. Sí contamos con una base de datos de llamados, como una guía reversa, para la telefonía fija. Cuando ingresan llamadas de telefonía fija, las podemos georreferenciar.

Por razones de seguridad creemos que es importante contar con la localización geográfica exacta de los dispositivos y la información de los abonados al momento de comunicarse al 911.

El artículo 97 refiere a una autorización de transferencia de un bien inmueble del Ministerio del Interior a la Intendencia de Montevideo.

SEÑOR CARDOSO (Germán).- Me gustaría saber cuál es el objeto y la utilidad que tiene este predio, así como dónde está ubicado, las razones por las cuales se hace esta transferencia y si se realiza en forma gratuita.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Lo que sucede en Isla de Gaspar es una intervención urbana de la Intendencia de Montevideo y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Tiene que ver con el realojo de un asentamiento muy grande y conflictivo, como es el de Isla de Gaspar. Acompaña esa movida la transformación de mucho de lo que queda libre en un espacio verde, con instalaciones deportivas, con el fin de constituirlo en un pulmón verde de la ciudad.

En ese sentido, lo que se otorga es un predio que era del Instituto Nacional de Rehabilitación, que no está en uso y que no tiene costo; contribuye a esa movida urbana que se está haciendo.

SEÑOR LACA (Federico).- El artículo 98 refiere a la adecuación de terminología en el marco del nuevo Código del Proceso Penal. Básicamente, entendemos que es necesario adecuar la terminología existente y por eso proponemos cambiar la palabra "procesamiento" por "formalización". Este artículo está asociado al artículo 88 sobre retención total de haberes.

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- Pido disculpas pero me surge una duda, por lo que voy a tener que volver sobre el artículo 69, que refiere al PADO.

El ministro del Interior dijo que para profundizar las políticas de seguridad la Administración se proponía asignar $ 80.000.000 adicionales para este Inciso, de los cuales $ 35.000.000 se utilizarían para aumentar en trescientos la cantidad de funcionarios para el PADO. La rendición de cuentas viene por doscientos funcionarios. Quizás haya una equivocación del ministro de Economía y Finanzas pensando que los rubros le iban a dar para trescientos, pero el Ministerio entendió que los $ 35.000.000 no eran suficientes y tendrán que ser doscientos.

Es válida la aclaración que se pueda dar al respecto porque hay una información incorrecta o quizás un cálculo mal realizado por parte del Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Sí, efectivamente, son doscientos. Lo que pudo haber pasado es que durante todo el proceso de elaboración nosotros aspirábamos a trescientos, pero de acuerdo con las posibilidades financieras, los redujimos a doscientos. La confusión puede venir por ahí, porque había sido una aspiración inicial que no se cumplió.

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo terminado el articulado, pasamos a las consideraciones generales.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Habiendo terminado con el articulado, haré una breve descripción sobre la gestión realizada en el año 2017.

Con respecto a la gestión, se logró una ejecución promedio de 93% de los recursos presupuestales; dividido en los tres grandes rubros, en Gasto 0 o personal, se ejecutó el 85%. El crédito era por $ 24.174.632 y se ejecutaron $ 20.537.164.

Esto tiene que ver con lo que habíamos dicho en la presentación del articulado, en cuanto a que generalmente el Rubro 0 tiene una ejecución que está atada al cumplimiento del llenado de vacantes, lo que no siempre se puede hacer. Por eso las modificaciones que se plantearon en el articulado.

En funcionamiento y gastos, el crédito era por $ 3.857.009 y la ejecución fue de $ 3.741.081, es decir, el 97%.

En inversiones el crédito era por $ 848.109 y se ejecutó $ 830.462, es decir, un 98% de ejecución en inversiones.

En total fue un crédito por $ 28.879.750, y se ejecutaron $ 25.108.707, es decir, 93%.

La estrategia de acción se basó en las siguientes líneas. Implementación de cambios institucionales, gestión en tecnología, mejora de infraestructura y equipamiento.

En cuanto al primer aspecto, en los últimos años se llevaron adelante cambios importantes en lo institucional, con el objetivo de mejorar la efectividad de la respuesta policial. Dado el buen resultado del Programa de Alta Dedicación Operativa -PADO-, y la necesidad de extender su participación a distintas zonas de Montevideo y del interior, se sustituye el destino del crédito previsto en 2018 para la creación de cargos ejecutivos por la ampliación de

esta modalidad en quinientos efectivos. Con ello, en este año estamos dando cobertura a los departamentos de Maldonado, Rocha, Colonia, Paysandú, Salto, Artigas, Rivera y Cerro Largo.

En este sentido, para esta rendición de cuentas queremos mejorar la atención sumando becarios, incrementar el PADO, cumplir con la compensación de nocturnidad y la modalidad de ingreso a la Policía. También proponemos la creación de la Dirección de Investigaciones de la Policía Nacional para poder cumplir con los nuevos desafíos.

No sé si quedó claro lo de la Dirección de Investigación de la Policía Nacional, sobre todo, cuando se preguntó sobre los cambios que había significado. Hasta ahora, en la Dirección General de Investigación e Inteligencia un cargo de particular confianza dependía del ministro. En este momento, se crea como cargo de particular confianza el del director de la Dirección de Investigaciones que pasa a depender del director de la Policía Nacional, e Inteligencia depende del director de la Dirección de Investigaciones, o sea que deja de depender del ministro. No sé si fue suficientemente explicado por eso lo quise reiterar.

En cuanto a gestión tecnológica, estamos avanzando en la instalación de cámaras de video vigilancia en diversos puntos de Montevideo, de Canelones y Ciudad del Plata, departamento de San José. Contempla la instalación de 3.250 cámaras, habiendo iniciado a mediados de octubre de 2017. Actualmente se cuenta con 1.831 cámaras instaladas, y resta la instalación de 1.369, prevista para el cierre de este año.

Asimismo, se siguen desarrollando proyectos de video vigilancia departamentales, con especial destaque en la frontera seca con Brasil, con 1.200 cámaras, entre otras.

Quiero hacer una aclaración. Esta instalación, que comenzó en octubre, funcionó mucho más rápido al principio, pero se ha enlentecido luego por la falta de cable suficiente para hacerlo, es decir, de fibra óptica. En donde no hay fibra óptica se ha demorado la instalación; empezó rápido, y ahora está un poco enlentecida, pero va a terminar en los tiempos previstos.

En cuanto a la tercera línea estratégica, concretada en 2017, referida a mejora en infraestructura y equipamiento policial, se puede destacar que se adquirieron 150 patrulleros, 155 camionetas doble cabina y 25 furgones equipados con barrales de led con sirena y megáfono; láminas antiimpacto de 200 micras, así como defensa delantera de alto impacto y, por otro lado, 20 camionetas blindadas, que se incorporan a las 10 adquiridas en 2016.

Para la Dirección Nacional de Bomberos, además de 20 autobombas de incendio, 2 camiones cisternas y 5 camionetas de primera respuesta ya incorporadas, se adquirieron 10 botes neumáticos, 10 motores fuera de borda y 10 remolques para su traslado.

En cuanto a vestimenta, se compraron por licitación pública, más de 29.000 uniformes y en la industria nacional, 28.000 botas tácticas para los funcionarios ejecutivos.

También, se realizó la adquisición de ropa para las personas privadas de libertad que ocupan, y seguirán ocupando, la Unidad de Personas Privadas de Libertad N° 1 Punta de Rieles.

Por otro lado, el 22 de diciembre de 2017, se llevó a cabo la apertura de la Licitación Pública N° 18/2017, cuyo objeto es la construcción de la nueva sede de la Jefatura de Policía de Montevideo, que actualmente se está construyendo.

Se llevó adelante la inversión y modernización de la infraestructura penitenciaria con la inauguración de la Unidad N° 1 de Punta de Rieles, con capacidad para alojar a 1.960 personas, la nueva Unidad en Florida, con capacidad para 152 hombres y 21 mujeres, en junio 2018, y la actual remodelación de los viejos módulos 1 y 2 de la Unidad N° 4 Santiago Vázquez, con capacidad para 700 personas.

En cuanto al área de violencia doméstica y género, en cumplimiento con la planificación anual, se concretó la cobertura en todo el territorio nacional del Programa de Tecnología de Verificación de Presencia y Localización de Personas en caso de Alto Riesgo de Violencia Doméstica ("Tobilleras"). Durante 2017, hubo un total de 691 dispositivos instalados a nivel nacional, de los cuales 620 son nuevos casos y 71 son reconexiones.

Esas son las consideraciones que queríamos hacer previo a la consideración del articulado.

SEÑOR POSADA (Iván).- Quiero formular una pregunta al señor ministro sobre una afirmación que hizo ayer en la actividad que se desarrolló en la Asociación de Dirigentes de Marketing, relativa a la necesidad de incorporar efectivos policiales. Creo que el número que se manejó -pido que se me corrija si no es así- fue de alrededor de dos mil nuevos funcionarios, en función de ese desequilibrio -según las palabras del señor ministro- que existe entre delincuencia y policía.

Mi pregunta apunta a saber si esa afirmación que realizó el señor ministro supone un dimensionamiento de cuáles son las necesidades y en qué áreas deberían ser aplicadas respecto a la lucha contra el delito. La pregunta es de carácter general, pero tiene que ver con una valoración realizada por el señor ministro, en cuanto a que esto va a tener consecuencias a posteriori. Él ha señalado que cualquiera sea el partido político al que le toque la responsabilidad de gobierno se va a tener que enfrentar a esta realidad.

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- En el mismo sentido que el señor diputado preopinante, creo que habría que destacar lo que es de urgente necesidad en lo que refiere a la creación de nuevas vacantes, a efectos de cumplir el objetivo de disminuir los hechos delictivos que ocurren hoy en nuestro país.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Yo dije que en el próximo gobierno, sea cual sea, iba a ser imprescindible la incorporación de una cantidad importante de policías. Eso fue lo que dije; no dije dos mil policías. El que mencionó la necesidad de dos mil nuevos policías fue el senador Jorge Larrañaga. Yo no manejé cifras. Pero, antes de eso, había dicho que estaban ingresando en el norte quinientos policías en la Guardia Republicana, lo que fue reiterado hoy por el director de la Policía Nacional, comisario general Mario Layera. Esos quinientos policías van a estar divididos en cuatro destacamentos, cubriendo

distintas áreas geográficas del país. Dije que íbamos a cumplir con el ingreso de nuevos policías para llenar vacantes que históricamente no se podían llenar. Hemos achicado la brecha en forma bastante pronunciada entre las vacantes y los policías que ingresaron, porque se ha ido modificando la forma de ingreso para facilitarlo, pero no se ha solucionado. Pensamos que con esto que se incorpora como ley, y que ya está funcionando como decreto, se pueden cubrir rápidamente las vacantes.

Por otra parte, quiero señalar que el PADO va a tener una nueva adecuación; va a ser una especie de PADO motorizado, que va a facilitar el trabajo. Pese a eso y a las modificaciones al Código del Proceso Penal, que van a mejorar mucho la situación, existe una brecha que viene desde antes, pero que se aceleró en noviembre. Tenemos 1.350 personas privadas de libertad menos que en octubre. Esta brecha se creó, fundamentalmente, por el no ingreso a la cárcel de personas que tenían que haber estado en la cárcel y no por la liberación. Esta situación rompe el equilibrio entre policías y gente delinquiendo. Entonces, pensamos que tiene que haber un aumento de efectivos.

En cuanto a lo que pregunta el señor diputado Sebastián Andújar, quiero señalar que no nos planteamos incorporar nada de eso a la rendición de cuentas, porque cuando el señor ministro de Economía y Finanzas vino a la Comisión explicó que hay limitaciones. Entonces, lo que tratamos de hacer es aumentar el PADO y los becarios. Esto significa que habrá nuevos policías en la calle a partir del ingreso de los becarios y por ese lado trataremos de encarar el tema. Lo de ayer fue una presentación pública, un diagnóstico que nos lleva a esa afirmación de que se van a necesitar, pero no creemos que podamos discutirlo en esta rendición de cuentas ni en el momento actual. Pensamos que se va a tener que discutir más adelante y lo dijimos con una rigurosidad menor que la requerida acá, donde tendríamos que decir cuántos, dónde, cómo, y no estamos en este momento en condiciones de decirlo.

SEÑOR POSADA (Iván).- Está claro que el señor ministro habló de un número importante de policías. ¿Existe algún tipo de dimensionamiento sobre esa necesidad, más allá de lo que se anunció ayer en cuanto a la incorporación de policías de la Guardia Republicana que se van a desplegar en el territorio?

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- ¿Se refiere a lo que decía al final en cuanto a un ingreso importante?

SEÑOR POSADA (Iván).- Sí.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Con el equipo que nos reunimos semanalmente hemos hablado de esa necesidad. No la dimensionamos suficientemente e insisto en lo que decía recién: el nivel de rigurosidad que exige tratarlo en un ámbito parlamentario es mayor que el requerido por el anuncio de que es necesaria una cantidad importante. Entonces, no nos animamos a dar una cifra ni a decir cómo, dónde ni cuándo. Pensamos que no es ahora, porque no hay posibilidades, pero es necesario. No puedo precisar más.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- No voy a hacer una pregunta específicamente sobre la rendición de cuentas, pero en cierto modo tiene que ver.

Todos tenemos la mejor intención de dar la mayor seguridad a los habitantes del país. El problema es que permanentemente se está en un enfrentamiento entre el Ministerio del Interior y el Poder Judicial. La población se ha cansado de este tema y no llega a entender cómo no se pueden alcanzar determinados acuerdos. Un día sale alguien del Ministerio del Interior y denuncia determinadas cosas; al otro día sale el fiscal de Corte y contesta. La primera fue cuando el inspector Layera habló de la actuación policial y el fiscal de Corte, inmediatamente, contestó: "Si la Policía no sabe hasta dónde puede llegar, yo le voy a decir". El tema es que cuando dijo eso iban ciento sesenta muertos. Después, hay otra opinión y el fiscal de Corte contesta inmediatamente: "Tenemos pantalones largos y sabemos lo que tenemos que hacer". Después, alguien critica las políticas sociales y desde el Gobierno se dice: "No es así". No lo digo para nosotros, que estamos todos los días en esto; es la población que siente eso.

Se me puede decir que no es el tema de esta Comisión, pero yo tengo necesidad de manifestarlo, porque es lo que sentimos, lo que escuchamos y lo que vemos. Y mucho más grave es que el señor ministro afirma: "Esto es problema del Código del Proceso Penal" y la gente dice: "Estuvieron tres años estudiando esto. ¡Tres años!". Tal vez fueron dos, no lo sé, pero hubo bastante tiempo.

Ahora estamos a las puertas de votar -nosotros, porque ya se votó en el Senado- modificaciones al Código del Proceso Penal. Honestamente, quiero saber si eso va a dar una solución, porque es lo que la gente quier saber. ¿En algún momento vamos a tener una solución? ¿Van a poder acordarse las cosas? Acaba de pasar con los artículos 82 y 83; creo que eran esos. ¿Se pueden acordar? Porque se está dando una imagen y un mensaje a la población que no son los mejores. ¡Créanme!

Yo sé que todos tienen la mejor intención, pero a la población hay que darle un mensaje mucho más fuerte que el de agregar recursos y demás. El mensaje a la gente debe ser: "Miren, nosotros estamos trabajando juntos", porque la población nos pregunta: "¿Y ustedes, los políticos, no se pueden juntar?". Yo digo: quienes están en este tema, ya sean diez o quince, ¿no se podrán juntar? Porque cada vez que votamos algo, no sabemos quién va a estar de acuerdo.

SEÑOR GROBA (Óscar).- Cuando los legisladores de esta Comisión recibimos a la sociedad, naturalmente, recogemos reclamos o ajustes con respecto a cuestiones que tienen que ver con los ministerios, y cuando vienen sus representantes, nosotros los consultamos.

En este caso, recibimos a los funcionarios civiles penitenciarios, que en una sesión muy interesante -como todas- hicieron una serie de precisiones sobre su tarea y las condiciones de trabajo. A la vez, hicieron una serie de planteamientos que ellos mismos reconocen que fueron expuestos en una comisión bipartita, porque la negociación comenzó en ámbitos tripartitos y actualmente se está haciendo en una forma bipartita. Esas reclamaciones de estos trabajadores -que son alrededor de mil doscientos o mil trescientos- no se han contemplado en ningún artículo y ellos manifestaban su preocupación en ese sentido.

Hay una serie de reivindicaciones, pero no las vamos a mencionar ahora porque constan en la versión taquigráfica. Algunas se pueden manejar o pueden tener avances en la negociación bipartita o tripartita, a los efectos de ir mejorando las condiciones de trabajo teniendo en cuenta ciertos elementos que ellos plantean. Además, hay algún tema que tiene costo y tendremos que analizar en la Comisión respectiva la posibilidad de establecer una equiparación salarial, porque si bien se comenzó con esto en el año 2016 y significó un avance, reclaman que deberían hacerse algunos ajustes.

Dejamos esta constancia, porque la responsabilidad de los legisladores cuando recibimos a la sociedad y a organizaciones sindicales, como en este caso, es comentar sus planteamientos en el lugar y con los representantes del ministerio que corresponde. Nosotros apostamos a la negociación bipartita o tripartita para tratar algunos de los elementos aportados por los trabajadores civiles penitenciarios que, a mi juicio, son de recibo. Hay algún otro elemento relacionado con una equiparación, que tiene costo y lo iremos analizando cuando llegue el momento de considerar el articulado.

Como recibimos a estos trabajadores en esta consideración general -no estaba reflejada en los artículos- queríamos dejar plasmada la constancia respectiva.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Sobre este mismo punto y complementando la presentación del señor diputado Groba, los funcionarios civiles-penitenciarios presentaron nueve puntos, y quizás los más importantes sean los tres primeros: reducción horaria del escalafón S), equiparación salarial y otro tema importante que se habló en algún artículo aquí, el pago de las horas extras.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Mesa exhorta a los señores diputados y señoras diputadas a que nos ciñamos a los temas que tienen que ver con esta Comisión de Presupuestos integrada con Hacienda y a los incrementos presupuestales que tengan que ver con el tema.

Otras comisiones pueden citar a los ministros para solicitarles explicaciones, según corresponda. Por ejemplo, seguridad y convivencia y otros temas se pueden abordar en otras comisiones.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Voy a responder la segunda pregunta; la otra merece una consideración más extensa.

Tenemos negociación, y sus avances los incorporamos a resoluciones.

Respecto a la equiparación, cuando un policía ingresa cobra $ 34.173,13; cuando un operador penitenciario ingresa, cobra $ 34.173,13. Un cabo cobra $ 40.001,92; el equivalente a cabo, grado 3, queda por debajo, $ 38.046,75. El equivalente a sargento, $ 41.920,37 y el sargento cobra $ 41.920,70; cobran lo mismo.

El problema es que el policía tiene estado policial, lo que le significa compromisos fuera de la función que cumple y el operador penitenciario no tiene compromisos fuera de la función que cumple: trabaja ocho horas. Al policía se lo puede requerir fuera de las ocho horas y al operador penitenciario, no.

No está claro qué significa la equiparación porque son funciones diferentes; pueden resultar parecidas cuando se desempeñan en un establecimiento carcelario pero, por lo demás, no.

Igualmente el salario es prácticamente igual; solo el de la categoría 2 está por debajo. El de la categoría 1 es igual al del agente, y la categoría 3 al del sargento, exactamente igual. La categoría 2 está $ 2.000 por debajo. Esa es la situación.

Seguimos la negociación. Si tenemos acuerdos, se incorporan.

En lo que tiene que ver con el enfrentamiento entre el Poder Judicial, Fiscalía y Ministerio, ayer lo preguntaron en ADM. Voy a responder lo mismo, pero quiero profundizar.

En el término de un mes vine dos o tres veces y este tema estuvo encima de la mesa. En todas las ocasiones dije: "No hay un conflicto entre corporaciones como tales. No lo hay. Hay problemas entre algunos fiscales, algunos jueces y algunos policías". Es más: en uno de los temas concretos como es la relación entre la Policía y los fiscales tuvimos total acuerdo con el fiscal de Corte, quien trasmitió a los fiscales el criterio, el mismo que el director de la Policía trasmitió a sus policías. Había acuerdo. No había confrontación. Había problemas porque algunos fiscales no trasmitían a la Policía lo que se había acordado como criterio general; trasmitían que si el fiscal no daba la orden la Policía no podía actuar. Esa es la contradicción.

Esto lo dije varias veces, pero lo que se trasmite a la prensa desde las comisiones donde expresé eso, es que disparé nuevamente contra los fiscales. ¡Eso no es cierto! ¡Yo no disparé contra los fiscales! Dije que había cierta contradicción entre algunos fiscales, algunos policías y algunos jueces. Es así. Y ayer en ADM quedó claro porque los tres: Fiscalía, Suprema Corte de Justicia y nosotros coincidimos totalmente en las modificaciones hechas al Código del Proceso Penal en el aspecto principal relativo a la relación entre policías y fiscales, Capítulo I. Los tres coincidimos.

Hubo una diferencia que señaló el doctor Díaz en una modificación que hizo el Senado al Código del Proceso Penal, pero no la propuso el Poder Ejecutivo, aunque luego de que la agregaron la compartimos. No lo propusimos nosotros. Esta modificación tiene que ver con que el juez para mejor proveer puede pedir ampliación de pruebas. Esa fue la discrepancia que señaló el doctor Díaz: "Es la discrepancia con el ministro", y la tiene. Pero esto no lo incluimos nosotros sino por la oposición en el Senado. Lo compartimos, pero el proyecto que presentamos no tenía que ver con eso.

En algunos casos concretos tuvimos alguna contradicción con algún fiscal, con algún juez. Pero antes de decir algo hablé con el fiscal de Corte y en algunas ocasiones con la presidenta de la Suprema Corte de Justicia, y coincidían, y ellos mismos dijeron: "¡Esto es un error!". Por ejemplo, en rapiñas que tienen un mínimo de cuatro años cuando además había pluriparticipación, uso de armas y lesiones personales o graves, en lugar de cuatro años -tendrían que ser cinco- ordenaron prisión domiciliaria o libertad vigilada. No puedo hacer prevalecer la armonía a la diferencia cuando esta es sustancial. La hemos manejado con determinado criterio pero fue trasmitida con otro.

En la presentación que se hizo ayer pudo haber alguna diferencia, pero lo que sí quedó claro es que hay armonía entre el Ministerio del Interior, Fiscalía y Suprema Corte de Justicia. |Ahora, hay situaciones puntuales: con la Fiscalía hace un tiempo coincidíamos en que era un problema cómo se investigaba el robo de vehículos, que no se centralizaba. En la semana se producía el robo de diez vehículos y cada uno lo investigaba por su lado y no se podía hacer una investigación conjunta, y era obvio que la misma organización era la que estaba robando y con un destino acordado desde antes. Pensábamos que este era un problema; coincidíamos en que era un problema. Fundamentamos el Código del Proceso Penal diciendo eso y hasta ahora no podíamos actuar en conjunto. Ayer me comunica el Fiscal de Corte en la Mesa de ADM que se había formalizado la situación de los últimos robos de cajeros por parte de chilenos, pero no pudimos investigar esos robos en conjunto, porque todavía no llegamos a eso. Esas cosas hay que decirlas, porque es preciso superarlas.

Creo que el hecho de que se aprueben las modificaciones al Código del Proceso Penal es un paso adelante importante para solucionar estos problemas. Y entiendo que ese fue el mensaje de ayer: estamos de acuerdo con su aprobación, porque significa avanzar. Alguien preguntó: ¿no es una mala señal para la sociedad que se modifique a seis o siete meses de haberlo aprobado? La respuesta del doctor Chediak fue contundente: es un excelente mensaje -dijo-, que cuando se ve que algo necesita ajuste, se haga rápidamente y no se espere a que funcione mal durante dos años, por la razón de que es muy temprano. Esa es una excelente señal. Y lo mismo expresó el doctor Díaz -porque ese fue el orden en el que hablamos- y yo dije lo mismo: es una excelente señal. No creo que el mensaje que se trató de dar haya sido otro: no sé por qué se transformó en eso, pero yo nunca ataqué a los fiscales como tales.

Es más: hay fiscales que han cometido errores. Los hay; son la minoría, pero como corporación no ha sido así. Y se podrá decir: "¿Y quién sos vos para decirles que cometieron errores?" Bueno, yo hablé con ellos antes y he hablado con la Policía, y consideran que hay errores. A veces no los quieren decir, pero cuando no se pide que se extraiga una bala y que se haga la comparación balística para determinar que tres personas fueron las que mataron a otra, es un error. Esto lo saben los fiscales, los jueces; lo sabemos nosotros. El juez sabe que son los culpables -y además lo dice públicamente-, pero no los puede procesar porque la fiscal no realizó correctamente su trabajo. Y lo dijo.

(Interrupción del señor representante Abdala)

—Estas cosas pasan: a veces es la seguridad, responsabilidad del Ministerio del Interior, y a veces es el problema de los jueces y los fiscales. Entonces, tenemos que solucionar esto como se debe: discutiendo en el Parlamento e incorporando medidas. Se incorporaron; yo creo que ha sido bueno. Y no estuvo en el ánimo de nadie establecer esa confrontación entre corporaciones, que no la ha habido.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Sobre el primer punto de los funcionarios civiles penitenciarios, en cuanto a la equiparación salarial, ellos dicen que si bien es cierta, no es tal, porque los funcionarios policiales tienen otros

beneficios, como boleto y alguna otra cosa más. Por eso, para que se termine de equiparar, piden un viático de $ 3.000.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Quisiera solicitar que se nos remita una información; no es necesario que contesten esto ahora. Quisiera conocer la cantidad de funcionarios policiales sumariados y destituidos por año y fundamentalmente los porcentajes de las causas de esas destituciones.

Como dije, esto se puede enviar en su debido momento; no es necesario que lo contesten ahora.

Nada más, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Mesa sugiere que se envíe por escrito a la secretaría la información solicitada por el señor diputado Penadés.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- El tema del boleto lo podemos estudiar, pero yo hice la comparación entre operadores penitenciarios y policías ejecutivos. Si hago la comparación con PA o PT, los operadores penitenciarios cobran más, no menos. El sargento PA cobra $ 33.000. El equivalente a sargento en el cargo de operador penitenciario cobra $ 41.000. El operador penitenciario de ingreso, cobra $ 34.000 y el PA o el PT, cobra $ 27.000. El cabo cobra $ 31.000 y el equivalente en la función de operador penitenciario cobra $ 38.000. O sea que la equiparación que están pidiendo es con el policía ejecutivo, que tiene otras condiciones, además de las que desarrolla en su función.

SEÑOR LAYERA (Mario).- En cuanto al beneficio del boleto, no hay ninguna norma que lo establezca. Simplemente, algunas empresas de transporte permiten que el policía uniformado correctamente, en un número no mayor a dos, utilice el servicio sin pagar. Pero, en definitiva, no hay ninguna norma por la que se pueda afirmar que hay una compensación para el transporte del policía.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no hay más preguntas, solo resta agradecer la presencia de las autoridades del Ministerio del Interior.

La Comisión pasa a intermedio hasta la hora 15, a efectos de recibir a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(Es la hora 13 y 13)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 15 y 15)

(Ingresa a sala una delegación de autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——La Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda da la bienvenida a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas integrada por el señor ministro, Víctor Rossi; el señor subsecretario, Jorge Setelich; la directora general de secretaría, doctora Alba Florio; el escribano Gustavo Fernández, asesor; el señor Leonardo Cola Seveso, director Nacional de Vialidad; la ingeniera Cristina Carlomagno, asesora de la Dirección Nacional de Vialidad; el ingeniero Andrés Nieto, director Nacional de Hidrografía; el ingeniero Carlos Colom y la doctora Graciela Soler, asesores de la Dirección Nacional de Hidrografía; la arquitecta Renée Fernández, directora Nacional de

Arquitectura; el ingeniero agrimensor Jorge Franco, director Nacional de Topografía; el señor Felipe Martín, director Nacional de Transporte; el ingeniero Pablo Genta, director Nacional de Planificación y Logística, y la contadora Ana Gnazzo, asesora presupuestal.

Corresponde analizar del artículo 151 al 159, y del artículo 311 al 314.

Se pasa a considerar el artículo 151.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Buenas tardes a todos. Para iniciar el tratamiento del articulado solicito se conceda el uso de la palabra a la contadora Ana Gnazzo.

SEÑORA GNAZZO (Ana).- Lo que se busca con este artículo es perfeccionar el mecanismo de rendición de los incrementos patrimoniales y de todas las obras conexas a las determinadas en la concesión.

Con relación a la rendición de los incrementos del patrimonio vial, que se realizan a través de estas concesiones, pretendemos que se pase a utilizar el certificado de obra como documento probatorio de dicho incremento patrimonial.

Ese es el objetivo de este artículo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Esperaba una explicación un poco más completa, exhaustiva, acerca de un artículo que va a modificar la contratación en la obra pública nacional, llevando al desván del olvido a la licitación pública como herramienta principal de contratación de las obras públicas nacionales. Hablamos de montos muy importantes, pues al menos en los papeles solo en obra vial el Gobierno y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para este período se comprometieron a hacer obras viales por US$ 2.370.000.000.

Creemos que este artículo es absolutamente general e impreciso. En la redacción no podemos apreciar en forma clara y delimitada sus alcances y las situaciones que estarían comprendidas en él; de aprobarse se generaría una norma abierta que daría lugar a situaciones sin fundamento de interés público, riesgosas, no convenientes, onerosas o indeseables.

Este artículo ambienta la posibilidad no solo de modificar el rol del concesionario sino su forma de financiamiento, modificando el rol que tenía en el contrato original, que se pretende cambiar o ampliar.

Se está configurando un nuevo rol de concesionario, ya que acordar con el concesionario la ejecución de obras adicionales, se suma al rol de concesionario el rol puntual de contratista constructor de obras específicas ya que no solo se habla de ejecución de obras, sino que no se determina claramente si el concesionario pasará a mantenerlas y explotarlas en el marco de la concesión original, pues todo se especificará dentro de un acuerdo entre concedente y concesionario.

Además, este artículo abre la posibilidad de que el Estado aporte en forma total o parcial los recursos necesarios para las obras adicionales; de que el concesionario aporte el capital, adicionando a su rol de concesionario el de contratista tipo PPP.

Este artículo tampoco aclara las condiciones, cómo se implementaría el aporte del capital del concesionario para las obras adicionales -quedando todo

a definir en el acuerdo entre el concedente y el concesionario- ni si podrían caer las obras por PPP.

Quisiéramos saber si a juicio del señor ministro este artículo incluye las obras de PPP y, por lo tanto, si estaría modificando la legislación vigente en materia de contratos de PPP.

La realización de obras adicionales de acuerdo con lo dispuesto en este artículo, traerá modificaciones en las obligaciones, garantías y duración de la concesión, que definirán un acuerdo cerrado entre el concedente y el concesionario sin las referencias que el marco competitivo de una licitación otorga al participar varias empresas.

No se hace referencia a las modificaciones del contrato de concesión, dejando todo para el acuerdo entre concedente y concesionario.

Después hay un capítulo especialmente importante, que es la participación del Tribunal de Cuentas.

El artículo menciona que dicho acuerdo de gestión de despacho entre los representantes del Estado -no sabemos quiénes son- y la empresa, que es elegida por el Estado -tampoco sabemos con qué criterio lo hacen para firmar este acuerdo-, estará sujeto a la intervención previa del Tribunal de Cuentas. Y aquí vamos a un tema central. En la actualidad el Tribunal de Cuentas interviene este tipo de negocios después de un proceso competitivo previo, de la presentación de las ofertas, que son analizadas por una comisión asesora con relación a las distintas etapas y condiciones; luego se realizan informes y se dan vista, y finalmente se toma una resolución por parte del organismo. Recién ahí se va al Tribunal de Cuentas. |Quiere decir que el Tribunal de Cuentas hace el análisis que le compete munido de una información procesada e importante y recién ahí toma la decisión. En este caso, el Tribunal de Cuentas no va a tener esa información porque se trata de un acuerdo entre dos partes que va a obviar todo lo previo y fundamental para firmar contratos con montos muy importantes.

O sea que el Tribunal de Cuentas va controlar el acuerdo directo, sin tener un panorama de comparación de oferta con otras empresas o propuestas como hay en las licitaciones. De hecho, el artículo 151 elimina la licitación y el procedimiento de ley de las PPP para captar recursos privados, a efectos de ejecutar obras.

Hay que tener en cuenta, además, que el año pasado la Corporación Vial del Uruguay -que, en los hechos, se ha transformado en un ministerio privado de obras públicas- ha concentrado el 80% de la obra vial de nuestro país. Este año, de acuerdo con las previsiones, va a concentrar el 84% de la obra vial.

Quiere decir que en la práctica el artículo 33 del Tocaf, que prevé la licitación para este tipo de obras, pasa al olvido, se archiva o va a tener una presencia marginal en la actividad también marginal de la Dirección Nacional de Vialidad y de algún otro instrumento que viene demorado.

Creemos que este artículo es de una singular gravedad. Es totalmente perjudicial para los intereses del Estado, del erario público, que este artículo se transforme en derecho positivo. En forma rotunda nos oponemos a que siga

adelante en la rendición de cuentas. Nos parece increíble que figure en el mensaje. Llamamos a la reflexión a los distintos actores políticos en torno a la importancia que tiene esto, a los cambios fundamentales que se van a dar en la contratación en materia de obras. Debe advertirse que con un artículo tan general, impreciso, que define muy poca cosa, no se puede cambiar un procedimiento que es una tradición nacional, como la licitación para la contratación de obras.

Esperemos que prime el sentido común y que este artículo, así como otros que han venido en la rendición de cuentas, pase al archivo.

SEÑORA GNAZZO (Ana).- Con este artículo se pretende regular el financiamiento de obras complementarias o modificaciones a las obras previstas originalmente. Se pretende lograr una mayor inversión y la inclusión de nuevas obras en el marco de una concesión de obra pública ya existente o futura. El contrato de concesión existió siempre. Lo puede encontrar en comprasestatales.gub.uy, así como toda la normativa asociada a ese contrato de concesión.

Las obras previstas originalmente en un contrato de concesión pueden requerir modificaciones o la ejecución de obras complementarias, por distintos motivos: por razones de orden técnico que exigen parámetros diferentes en la construcción, por la aplicación de nuevas tecnologías, por el incremento del tránsito vehicular, por una mayor producción en el país, por cambios en el tipo de vehículos que circulan por las vías de tránsito, por el aumento de la siniestralidad, por la reducción del índice de confort de circulación y seguridad en las vías o por el crecimiento de centros poblados adyacentes a vías de circulación.

Todos estos, obviamente, son cometidos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esto puede llevar a que se decida ampliar el contrato, incluyendo obras nuevas que no estaban previstas originalmente, ya que el contrato es algo vivo.

Las obras que deban ser ejecutadas en estas situaciones también requieren de un acuerdo previo entre el concedente y el concesionario, ya que no es posible realizar ninguna intervención pública dentro del objeto de la concesión durante la vigencia del contrato. Todo esto está sujeto a la intervención del Tribunal de Cuentas. O sea que no queda librado al azar.

¿Qué es lo que esperamos con esta propuesta? Que en los casos en que haya incremento o modificaciones en el patrimonio vial que impliquen un complemento de financiación por parte del Estado -el responsable de estos contratos de concesión en representación del Estado es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; no es cualquiera-, el mecanismo de rendición de cuentas, asociado a esos incrementos patrimoniales, a ese incremento de inversión, se realice mediante certificados de obra, que es el procedimiento establecido y reconocido como medición del incremento patrimonial vial.

Este artículo también busca perfeccionar ese aspecto de la rendición de cuentas, haciéndola más transparente.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Gracias por estar aquí, brindándonos información sobre el contenido del proyecto de rendición de cuentas.

Hay que mirar este artículo a la luz de la habitualidad en la contratación que hace el Ministerio. En general, en las obras por licitación -o sea, por contrato- se estipula que puede haber una ampliación de hasta el 100%, utilizando obviamente las mismas bases de los contratos. Quizás habría que establecer algún tope, puede ser, pero no veo las presunciones de riesgo que notan otros legisladores.

Es habitual que en los contratos, fundamentalmente en los de vialidad -los conozco porque trabajé veintiún años en esa área-, se utilice el recurso previsto en los pliegos de condiciones de ampliaciones; hasta el 100% del monto originalmente contratado, lo que tiene que ser verificado e intervenido por el Tribunal de Cuentas. | Desde el punto de vista de la contratación, no me parece nada novedoso. Quizás podría hacer referencia a algún tope equivalente -al igual que en las licitaciones por contrato- a un cien por ciento del monto concesionado o de los kilómetros concesionados.

Sí es nuevo lo que refiere a la determinación de los certificados de obra como un elemento clave para documentar el financiamiento de las obras complementarias.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Queremos hacer referencia a un punto que es importante señalar, porque seguramente en el ámbito de la Comisión de Presupuesto integrada con la de Hacienda no se sepa.

En el artículo 19 del contrato de concesión firmado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Corporación Vial del Uruguay en el año 2015, se estipula el mecanismo de la licitación para la contratación de obras.

A partir de allí, se ha hecho práctica habitual -aunque ya venía de antes- llevar adelante el mecanismo de contratación por ampliación o modificación de contratos de obras ya existentes, algunas de las cuales tienen varios años, inclusive, hasta diez. Además, cuando vamos a las cifras y vemos cómo se han manejado los contratos, vemos que tienen una, tres y hasta quince modificaciones. De repente, en el mismo contrato, se han asignado obras por hasta US$ 40.000.000. Es más: hay un paquete de quince contratos donde se manejan US$ 300.000.000 de obras por esta modalidad.

Esto significa que hay una clara elección de dejar atrás la licitación y optar por este mecanismo, que no tiene las garantías de la licitación, ni una comisión asesora de adjudicaciones, ni la posibilidad de presentar ofertas. Este no es un proceso competitivo. Además, no sabemos quién es el que toma la decisión de dar la potestad a una empresa o a otra, de asignar una obra, ni conocemos las condiciones de esa negociación. Tampoco se compite por precio porque, obviamente, es una sola la empresa la que se ha sentado a la mesa para tomar esta decisión y hacer la negociación.

Este tema nos preocupa desde hace tiempo. El 26 de diciembre pasado hicimos un pedido de informes al Ministerio de Economía y Finanzas con varias preguntas vinculadas a la actividad de la Corporación Vial del Uruguay en el ámbito de la Corporación Nacional para el Desarrollo. El 11 de mayo, obtuvimos la respuesta del ministro Danilo Astori: nos comunicó que esa Secretaría de Estado no contaba con la información solicitada y que el organismo de referencia es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Algo similar nos pasó con otro pedido de informes que el 9 de julio pasado enviamos al Ministerio de Economía y Finanzas, relativo al cumplimiento del artículo 19 del contrato de concesión firmado entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Corporación Nacional para el Desarrollo y la Corporación Vial del Uruguay. La respuesta nos llegó hace dos días, de parte del señor subsecretario Pablo Ferreri. Nos informó que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el que tiene esa información.

Por otra parte, en el mes de mayo pasado, cuando el ministro vino al Parlamento a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas a presentar el avance del plan de obras viales, lo consultamos sobre este asunto. Nos parecía muy importante que el Parlamento contara con esta información, que no es fácil de encontrar para los legisladores y que no pasa por el Tribunal de Cuentas ya que está en la órbita privada. En esa oportunidad, el ministro nos dijo que no tenía esa información y que nos la iba a enviar. Hoy, 26 de julio, todavía no la tenemos en detalle.

Nos preocupa mucho cómo se ha manejado este asunto. La Corporación Vial del Uruguay es un buen instrumento, pero no nos parece bien que los dineros del Estado no tengan control; esto rige para todas las áreas.

Hoy, el Parlamento tiene a estudio en una de sus comisiones un proyecto presentado por el señor diputado Nicolás Olivera para regular la actividad de las empresas de derecho privado del Estado. Es muy importante que, tanto el Parlamento como el Tribunal de Cuentas, no pierdan el control del dinero que se maneja en los diferentes organismos. Además, es fundamental que la licitación pública siga siendo el medio más importante, el medio de referencia al que acudan los organismos del Estado, de acuerdo a los montos previstos en el artículo 33 del Tocaf.

No nos parece para nada beneficioso para las arcas del Estado, para el erario público nacional y, en definitiva, para todos los uruguayos, que se pretenda modificar esto por un artículo de una ley sábana como la de rendición de cuentas, legitimar, dar fuerza de ley, a un procedimiento que en todos estos años ha ido en contra del artículo 19 -relativo al contrato de concesión-, y sustituir a la licitación pública.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Queremos dejar constancia de que el Partido Colorado no va a votar este artículo. Básicamente, suscribimos las afirmaciones que ha hecho el señor diputado Olaizola.

Se pretende cambiar mecanismos que ya existen en el Uruguay. Esto implica mucho riesgo porque significaría cambiar reglas de juego de concesiones ya otorgadas. Además, atenta directamente contra la transparencia de los procesos.

Yo creo que aquí se van a perder muchas garantías. Algunas ya las veníamos perdiendo, pero este artículo aumenta ese riesgo.

Y estribo en lo que señala el diputado Asti. Precisamente, iba a hacer una consulta al respecto: si estaba previsto, siempre que exista una obra, un porcentaje determinado para estas eventualidades, y que pueda ampliarse el rubro. Efectivamente, sí lo está. O sea que estamos generando una situación que ya está prevista. Esto complica la situación. Lo peor de todo es que en muchos casos estamos yendo retroactivamente: estamos cambiando reglas de

juego de proyectos ya otorgados. Eso es complicado para toda la gestión y, fundamentalmente, para este tipo de obras, que no son de montos menores.

Por otra parte, esto da una excesiva flexibilidad, y seguimos perdiendo control. Muchos de estos asuntos no van a pasar por aquí, así que no tendremos la posibilidad de controlar. Esa es una excesiva flexibilidad a la hora del control, inclusive parlamentario; es aún más distancia para controlar que la que tenemos hoy.

Así que, en términos generales, estamos en contra de este proyecto de ley. Entendemos que las razones que se esgrimen no son suficientes. Por supuesto, son atendibles, pero las cosas no pasan en un período corto de tiempo. Ninguna de las razones expuestas por el Ministerio pasan de la noche a la mañana: un centro poblado no crece en un año. Se hace referencia a la reducción del índice de confort, de circulación y de seguridad vial. Todo esto es perfectamente previsible, pero nada de esto pasa de la noche a la mañana ni justifica un cambio tan pronunciado en las reglas de juego en relación a cómo nos veníamos manejando hasta ahora.

Entonces, dejamos constancia de que no vamos a acompañar este artículo.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Damos la bienvenida a la delegación del Ministerio.

Toda la vida se ha usado en las obras la ampliación del contrato hasta el cien por ciento, y ha funcionado perfectamente bien. Mi pregunta es muy concreta: ¿por qué hay necesidad de introducir este artículo y no se puede seguir usando ese mecanismo, que ha funcionado bien?

SEÑOR GROBA (Óscar).- Un saludo al señor ministro y a su equipo, que han sido convocados por esta Comisión a los efectos de analizar el articulado, de escuchar cada una de las argumentaciones. Este no es el momento de votar sino de hacer preguntas, de pedir aclaraciones y hoy nos ocupa el análisis del Inciso 10.

Para nosotros, el artículo 151 está claramente explicado. La pregunta que formuló el señor diputado Lafluf es de recibo, pero por nuestra parte, por ahora, nos sentimos identificados con este análisis. Cuando corresponda analizar artículo por artículo y proceder a la votación, seguramente haremos el anuncio respecto a este artículo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En respuesta a la pregunta concreta efectuada por el señor diputado Lafluf, debo decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no necesita este artículo para poder seguir desarrollando tanto los llamados a licitación y las ampliaciones en el marco de su presupuesto, como la promoción de otro tipo de inversiones y de negociaciones con los concesionarios, porque ya están establecidos los mecanismos y se usan desde el fondo de la historia; no lo incorporó el Frente Amplio en el año 2005, sino que es el mecanismo que siempre se ha utilizado al respecto. Tampoco la Corporación Vial del Uruguay fue aprobada en el período de Gobierno del Frente Amplio, sino que fue aprobada y puesta en funcionamiento anteriormente; lo que estamos haciendo es utilizar esa herramienta lo mejor posible. Para este tipo de negociaciones y ampliación, tanto de licitaciones, de contratos de obra, como fundamentalmente lo que

refiere al artículo 151, para la ampliación de concesión de obra, es un mecanismo que tiene antecedentes a lo largo de la historia, anteriores a nosotros. ¿Por qué? Porque es un instrumento dirigido a dar respuesta a problemas que se generan o a necesidades que tiene la obra pública, la vialidad del país, independientemente de la concesión y del momento en que es adjudicada.

Hay muchos ejemplos de concesiones en las que surge la posibilidad de negociar una obra complementaria y después, buscando los recursos, se encuentra otra solución. Por ejemplo, en el caso de la Ruta N° 5, para el cruce con la Ruta N° 81, que fue hormigonada, se necesitaba una rotonda que no estaba prevista en la concesión. De alguna manera podíamos, a partir de una ampliación de la concesión, poder atender ese asunto.

También estamos estudiando otros casos en otros lugares en la Ruta N° 5 y también en otros emprendimientos en distintos lugares del interior del país.

La lucha por encontrar la posibilidad de recursos para poder realizar obras es permanente. En buena medida, la ampliación tan necesaria de la Ruta N° 8 en doble vía y la construcción de un nuevo puente sobre el arroyo Pando ha sido producto de una negociación con el concesionario que tiene ese tramo, que ha permitido la ampliación del contrato, pero también nos permite a nosotros encarar en tiempo y forma una obra que hubiera sido impensada en determinado período de tiempo y que se requiere por la saturación que la propia Ruta Interbalnearia nos plantea todas las temporadas.

Entonces, el mecanismo lo tenemos, ya existe. ¿Qué genera el mecanismo? Algunas dificultades en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que tiene el propio empresario. Entonces, este artículo -no soy un técnico contable- busca dar atención a esa dificultad que se generaba para dar más garantías a todas las partes -al Estado, a quien tiene que hacer la erogación y al empresario, que nos interesa que participe en ese proceso para que se puedan realizar las obras en forma y a tiempo- en los procedimientos.

Solicité a la contadora Ana Gnazzo que explicara este tema porque es un requerimiento que surge desde el punto de vista técnico -y ni siquiera es una preocupación exclusiva del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sino de quienes nos acompañan en la labor- concretar estas obras y cumplir con los acreedores cuando se llevan a cabo.

En estos días he escuchado muchos anuncios en la prensa y me siento un poco sorprendido cuando se pone a discutir el primer artículo y se habla de la enorme gravedad y se procura insistir buscando problemas donde, desde nuestro punto de vista, no solo no existen sino que, al contrario, creemos que estamos en condiciones de dar respuestas a todas las preocupaciones legítimas, no al alboroto, al ruido.

De ninguna manera quiero pasar por encima de la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, pero no me siento cómodo cuando se habla de gravedad y se da a entender que estamos procurando encontrar subterfugios para ver si podemos sacar ventajas no se sabe si para nosotros o para quién y, la verdad, a esta altura de la vida, estamos dispuestos a discutir

todo en serio, razonablemente, pero no a andar corriendo atrás de la siembra de sospechas y de la descalificación al voleo.

Por lo tanto, si la Comisión me autoriza, yo retiraría este artículo porque no están las condiciones dadas para poder avanzar en una decisión que ustedes deberán tomar. De mi parte, como Ministro de Transporte y Obras Públicas, solicito que se retire este artículo si es que genera tantas dificultades y sospechas.

SEÑORA PRESIDENTA.- En realidad, la metodología que estamos siguiendo es la siguiente. Cuando asiste cada uno de los Incisos, hacen su exposición, formulamos preguntas y las consideraciones son realizadas por la Comisión a la hora de votar. Es decir que tendremos una discusión y consideraremos esta propuesta.

SEÑORA GNAZZO (Ana).- El artículo 152 refiere a la facultad para reasignar saldos de retribuciones a proyectos de inversión. Este artículo pretende solucionar un problema que tenemos actualmente, porque existe una subejecución recurrente en los proyectos de mantenimiento, incluidos en el capítulo de Inversiones del presupuesto del Inciso, de alrededor de un poco menos de 1%. En esta subejecución hay créditos disponibles que no podemos utilizar porque corresponden al rubro de remuneraciones; no podemos utilizarlos como reforzantes de otros proyectos de inversión, ya que esta limitación está dada por el artículo 54 del Decreto Ley N° 15.167 y por el artículo 11 de la Ley N° 18.046. Entonces, pretendemos que estos créditos no ejecutados en el Ejercicio se puedan reasignar para ser utilizados en la realización de obras de infraestructura dentro del mismo Ejercicio. Quisiéramos poder disponer de la totalidad de los créditos asignados a inversiones para así contar con una mayor posibilidad de ejecución de obras.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Me gustaría que la contadora nos ejemplifique con algún caso lo que se pretende establecer en el artículo 152, porque no me queda claro cuál es el objetivo que se busca al autorizar este tipo de trasposiciones.

SEÑORA GNAZZO (Ana).- Nosotros tenemos una subejecución que se repite todos los años en los créditos de inversiones que es un poco menos al 1% del total, lo que implica mucho dinero que podría ser utilizando. Eso se debe a que ese crédito está asignado al rubro Retribuciones dentro de los proyectos de inversión. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente son los únicos que tienen créditos de remuneraciones dentro de los proyectos de inversión, porque son remuneraciones directamente asociadas a proyectos de inversión. Entonces, en la medida en que eso no se gasta todo y que se genera una economía, ese dinero no puede ser utilizado porque el rubro 0 no puede ser reforzante de ningún otro proyecto. En este sentido, estamos pidiendo la habilitación para poder utilizar ese saldo que nos queda sin ejecutar en obras de infraestructura. Por esta razón, acá se describe el detalle de los programas y proyectos a los que nosotros pretendemos hacer la reasignación. Como puede observarse, se trata de proyectos asociados directamente a infraestructura.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Gracias por vuestra información. Ahora bien: ¿me podría informar a cuánto asciende, por ejemplo, la subejecución del año

pasado a la que se está haciendo referencia, de tal forma de tener una idea de la cantidad de dinero que estamos hablando?

SEÑORA GNAZZO (Ana).- Asciende alrededor de $ 60.571.000.

SEÑOR PENADÉS.- Muchas gracias.

SEÑORA FLORIO (Alba).- El artículo 153 pretende adecuar las vacantes existentes en el Inciso a las reales necesidades de recursos humanos que tiene en el momento. No existen suficientes vacantes de ingreso que se correspondan a las necesidades de los recursos humanos que se verifican. Entonces, este artículo lo único que hace es transformar vacantes de determinada serie o escalafón en vacantes de serie o escalafón adecuadas a la necesidades.

El Mensaje del Poder Ejecutivo vino con una planilla equivocada y las columnas corridas. Por este motivo, trajimos las planillas ya modificadas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Sí; ya fueron distribuidas a todos los miembros de la Comisión el día 11.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- ¿Esto no tiene costo presupuestal?

SEÑORA FLORIO (Alba).- No, señor diputado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vale la pena hacer el siguiente comentario.

En marzo de 2005 el ministerio tenía 4.539 funcionarios y, hoy tenemos 2.875, es decir, ha habido una disminución importante. Luego, de los 4.539 de marzo de 2005, hubo 1.852 eventuales que fueron presupuestados en las instancias posteriores al presupuesto. Hoy el total asciende a 2.875. En verdad, las tareas no se han reducido y, en algunos casos, se incrementaron. Es necesario un reordenamiento. La doctora Florio hizo una explicación general. De todos modos, nosotros estamos recorriendo un camino de ajuste en la propia estructura del organigrama del ministerio. Hemos estado haciendo las gestiones para que se nos permita poner en funcionamiento mecanismos que, por un lado, permitan los concursos necesarios para cubrir determinados cargos de responsabilidad y, por otro, la generación de vacantes que nos permita incorporar trabajadores en los sectores fundamentalmente de obreros y administrativos que, como siempre, son los bolsones que se van agotando con el paso de los años.

Vale la pena este comentario para informar los componentes que llevan a esta preocupación de ordenamiento del aspecto administrativo.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Gustavo).- El artículo 154 pretende solucionar un problema que se ha venido repitiendo en las vías navegables, arroyos, lagunas y puertos donde en las riberas había un astillero que al final de sus tareas dejaba abandonados barcos semihundidos o varados en las aguas navegables en esos arroyos, lagunas o ríos. Este procedimiento implica que el Estado tiene la potestad de retirar los barcos de la vía navegable y subirlos -digámoslo así- a la ribera donde estaba el varadero a efectos de que no interfieran con la navegación. En este caso, se establece que el Estado tiene a su favor una servidumbre de aguas, por un procedimiento especial que siempre está previsto en el Código de Aguas.

Con esto pretendemos que los arroyos queden libres de embarcaciones que quedan tiradas, cosa que es frecuente y muy difícil de solucionar por parte del Estado.

Por otra parte, el artículo 155 incorpora un requisito más una potestad que ya tenía el Estado de reputar abandonados a los barcos semihundidos en puertos, predios y varaderos, y que queden a su favor; antes se hablaba solo de puertos.

Se agrega, además, un requisito, otra causal para reputar abandonados los barcos, que es la carencia de seguros, lo que se explicita en el literal D) del artículo.

Eso es algo que el Puerto y la Dirección Nacional de Hidrografía necesitan para hacer operativas sus tareas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Habrán visto que, año a año, se siguen buscando y promoviendo normas por las que no le resulte tan fácil, a quien tiene una embarcación, desvincularse de la responsabilidad, por algún motivo, y dejarla abandonada en un lugar previsto para amarras o en alguna costa. Eso genera perjuicios enormes.

En primer lugar, cabe señalar que son costosísimas las operaciones de limpieza. Es costosísimo que se pueda encontrar una operación de quien esté dispuesto al desguace en forma responsable, que lleve la tarea hasta el final, retire los materiales y no afecte el lugar geográfico donde se encuentra la embarcación.

En segundo término, no ha habido demasiado interés y las ofertas que recibimos muchas veces son muy caras; sale muy caro hacer estas remociones.

Eso está afectando áreas portuarias y distintos lugares de la costa. Y hay proyectos que quedan a medio camino y las consecuencias de eso después se expresa en situaciones como algunas que se han visto denunciadas en la prensa últimamente, como la del arroyo de las Vacas; es muy difícil hacer la historia que explique por qué hay una serie de embarcaciones amarradas en una costa de lo que tendría que ser un varadero y, con ese fin, en distintas circunstancias, se consiguió autorizaciones para llegar ahí, pero ahora ni varadero ni nadie se hace responsable de no afectar el arroyo de las Vacas, su navegación y sus condiciones ambientales; los barcos se van deteriorando, se hunden y hay partes que es muy difícil extraer una vez hundidos.

Es por eso que seguimos insistiendo en medidas, buscando perfeccionar los mecanismos que nos hagan más fácil esta tarea, que es general, en todo el país.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Gustavo).- Como se puede leer en el acápite del artículo, es un mecanismo que viene perfeccionándose en las rendiciones de cuentas desde el año 1992, pero aún no se ha llegado a soluciones que sean rápidas ni tan costosas como las actuales y que puedan ser eficaces para resolver un problema que es importante para el Estado, para las vías navegables y el medio ambiente, sobre todo.

SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson Aparicio).- Quería saber cuál será el destino final de esas embarcaciones.

Con el paso de los años, las embarcaciones pierden su vida útil y hay que dejar de usarlas. Entonces, no sé si el Estado se encarga de eso o si está pensando en encontrar una solución definitiva para dar esa posibilidad al privado también. Si el privado no tiene cómo hacer ese destino final, es natural que siga pasando esto, por más que le pongamos determinadas trabas o multas. Lo pregunto porque no lo sé.

Además, cuando remuevan estas embarcaciones, ¿cuál va a ser el destino que se les dará?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Históricamente, se hace el desguace: se retiran las embarcaciones y si no hay posibilidades de ser reparadas, recuperadas, se desguaza y se vende la chatarra. Hay quienes se encargan de eso.

Hay algunos factores coyunturales que inciden en esto. Antes ayudaba lo que valía el material. Sin embargo, el hecho de que haya bajado la cotización de hierro, hace que esa ayuda sea menor y, por lo tanto, el trabajo necesario para el desguace se convierte en un costo cada vez más exigente.

Lo que tiene que quedar en claro es lo siguiente. También podemos tener problemas con otros medios de transporte -pasa con los vehículos y rodados-, pero lo que no podemos admitir es que los cursos de agua, bahías y puertos sean considerados como lugares de destino final y que el dueño de una embarcación se desentienda, porque le resulte más barato dejarla abandonada que tener que contratar un desguazador. Al desentenderse, deja ese foco de contaminación, que es un deterioro muy importante para las costas en el país.

Este es un problema que, últimamente, ha crecido, vinculado al precio del acero a nivel mundial.

SEÑOR NIETO (Andrés).- Con este artículo se pretende contratar personal idóneo para tripular las embarcaciones afectadas a los servicios de balsa, dragado, balizamiento, batimetría y operaciones de varado y botada en los varaderos que administra la Dirección Nacional de Hidrografía.

Como explicaba el señor ministro, la cantidad de personal ha ido disminuyendo en el Ministerio, y hay diferentes trabajos y operativas que no son posibles de delegar ni de posponer como, por ejemplo, los servicios de cruce con balsa que los señores legisladores conocen. Hay que dar servicio todos los días del año y en determinadas horas, y se nos hace muy complicado hacerlo por la falta de personal idóneo.

Se pretende tener un mecanismo ágil para contratar por un período acotado y por una cantidad de personal también acotada, priorizando el del lugar, para estas operaciones particulares.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- ¿Por qué en el último inciso se dice que las contrataciones estarán exceptuadas del procedimiento del Sistema de Reclutamiento y Selección de la Oficina Nacional del Servicio Civil?

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Se habla de veinticinco funcionarios. ¿Son veinticinco en total o por localidad?

SEÑOR NIETO (Andrés).- Es un tope máximo de veinticinco personas para todo. En realidad, la necesidad primaria sería de algunas menos.

En cuanto a lo del Sistema de Reclutamiento y Selección de la Oficina Nacional del Servicio Civil, se pretende tener un mecanismo ágil y rápido para subsanar las contrataciones. Inclusive, se maneja que no podrá ser por un plazo superior a los doce meses; tal vez se contrate por uno o dos meses. Es un tema de agilidad.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- No creo que sea un argumento la agilidad en la definición de un cargo de este tipo, pero recibo la respuesta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos al artículo 157.

SEÑORA FERNÁNDEZ (Renée).- Este artículo considera todos los trabajos de asesoramiento técnico y los proyectos y anteproyectos que no terminen en la ejecución de una obra. Lo que está cobrando el Ministerio es por la obra ejecutada. Esos trabajos demandan no solo horas hombre sino, también, elementos o instrumentos necesarios para los cateos y para las mediciones. También son necesarias actualizaciones en los sistemas de diseño.

Parece pertinente que, si la obra no se lleva a cabo, se cobre por las tareas realizadas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos al artículo 158.

SEÑOR FRANCO (Jorge).- Este artículo tiene dos partes. Una, refiere a adecuar el costo de las copias que realizamos de los planos de mensura, un servicio que brindamos a la población. En el artículo 287 de la Ley Nº 12.804 eso figura como un porcentaje del valor real de la parte de tierras. Cuando se trata de propiedad horizontal, eso no se puede hacer porque no está desglosada la tierra y la mejora. Entonces, para cada plano que le vamos a sacar copia tenemos que hacer el cálculo, y es muy complicado.

La idea es simplificar el costo. Una copia costaría 1 UR y, si es urgente, hasta 3 UR. Pretendemos adecuar el valor del costo de las copias. Inclusive, queremos que el servicio se haga a través de internet. Ello sería muy difícil si cada copia tuviese un valor distinto.

La segunda parte tiene que ver con la matrícula de los agrimensores. La Dirección Nacional de Topografía -bastante antigua- tiene cometidos que ya venían de la vieja Comisión Topográfica creada en 1831, que regulaba la profesión de agrimensor. Inclusive la Comisión Topográfica llegó a expedir el título de agrimensor porque todavía no existía la universidad. Desde esa época, lo que quedó de esas potestades fue la regulación de la profesión a través del otorgamiento de una matrícula. Los agrimensores se reciben y tienen que inscribirse en la caja profesional, pero deben matricularse en Topografía para poder ejercer la profesión. Hasta ahora, se llena una fórmula administrativa que, durante los años, no tuvo otra consecuencia que esa. El agrimensor tiene un número de matrícula y presenta esa ficha en Catastro para que se lo habilite a inscribir los planos.

En los últimos años, constatamos que tenemos una dificultad en la cantidad de egresados o matriculados, que son los que pueden ejercer la profesión. Constatamos que hay una baja importante en la matriculación de los agrimensores. Es un efecto importante porque es una profesión chica. Al tener dificultades, las consecuencias pueden ser mucho más graves.

El total de agrimensores activos al día de hoy es de cuatrocientos, de los cuales -según un informe del INE- trescientos cincuenta están activos y hay cincuenta que no ejercen la profesión. Resulta que en los últimos quince años, el promedio de egresados estuvo en el entorno de seis por año. Ello implica que para los próximos quince años se reducirá notoriamente la cantidad de agrimensores, peligrando, de alguna manera, el cumplimiento de todas las competencias que tiene que ejercer esa profesión.

En tal sentido, como lo que se recauda por los planos de mensura está muy relacionado con la profesión de los agrimensores, entendimos que debíamos propiciar alguna acción que permitiera mejorar la cantidad de egresados de esta carrera. Es así que proponemos que el 50% de lo recaudado por los planos sea destinado a la Facultad de Ingeniería para promover esta carrera y apoyarla, de forma que se puedan lograr mayores egresos.

Hice una comparación de lo que sucede en otra carrera con respecto a personas mayores de cincuenta años. Me refiero a la carrera de Abogacía, que como profesión tiene un comportamiento mucho más estable en el tiempo. Pudimos observar que en esa franja etaria, entre los agrimensores hay un 25% más de mayores de cincuenta años que los abogados. En un período de quince años se va a jubilar el 25% de los agrimensores y no van a ser repuestos. Esto podría llegar a tener consecuencias bastante importantes, ya que serían más de cien agrimensores que se perderían en quince años.

Además, debemos tener en cuenta que hay obras en las que, inclusive, está involucrado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en las cuales se requiere la profesión de agrimensor en números muy importantes. Por ejemplo, en las obras de Botnia trabajaban treinta y cinco agrimensores. Por lo tanto, es de suponer que en la obra de UPM vaya a haber un número similar de agrimensores o quizás superior, porque es una obra más grande. Si a eso le sumamos la obra del ferrocarril y demás es posible que se requiera la presencia de un porcentaje muy alto de agrimensores y la profesión no tenga la capacidad de responder a esas necesidades o se descuiden otras actividades que tiene que desarrollar esa profesión.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quisiera saber si hay una cuantificación, una estimación, de cuánto sería el dinero que se vertería a la Universidad y cómo, concretamente, ese dinero se aplicaría en el fomento de esta carrera.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Deseo preguntar al ingeniero cuántas copias promedio se hacen, para que nos cierre un poco el razonamiento. No entiendo tampoco cómo es que el 50% de esta recaudación puede significar un estímulo para la carrera de agrimensor de la Universidad de la República. Me parecería bárbaro, pero es una cifra que no conocemos, si bien sabemos acerca del sistema y lo hemos usado mucho.

SEÑOR FRANCO (Jorge).- El año pasado se cobró a particulares 8.950, a aproximadamente 1 UR cada una. Estimamos que podría recaudarse en el entorno de los US$ 150.000. Para el objetivo que se plantea creemos que es suficiente, porque la idea no es conseguir cincuenta egresados, sino que si se lograran quince o veinte egresados el proyecto sería un éxito.

Además, pensamos en la Facultad de Ingeniería porque allí los alumnos se anotan en una carrera, pero al final no necesariamente terminan haciendo esa carrera. Cuando ingresan se les pide que opten por alguna de las carreras y normalmente en agrimensura se anotan cerca de veintiocho, pero después se reciben solo seis. La idea es tratar de trabajar con esos veintiocho anotados y lograr que, por lo menos, se reciban catorce o quince. Ese sería un proyecto exitoso, en la medida de que al cabo de diez o quince años nos permitiría mantener el nivel de egresados.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos al artículo 159.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Este artículo está vinculado a una decisión que se tomó en la rendición de cuentas anterior, y es la creación de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y las facultades de dicha dirección. Se dispuso, por ejemplo, que se debía crear una comisión para el estudio de los accidentes, que se tenía que desarrollar un centro de operaciones para la administración de la relación entre los operadores públicos y los privados, que debía desarrollarse un sistema nuevo de señalamiento, etcétera. Para todos estos fines se necesitan recursos, y lo que aquí se establece es que esa Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que hoy cuenta con dos o tres personas, pueda tener acceso a los recursos que necesita.

Me hacen notar que lo que estaríamos reasignando recursos que ya están en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; no se están reclamando nuevos.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Me gustaría conocer a cuánto ascienden los recursos que se pretende reasignar para esta función que el ministro acaba de relatar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No sé si están todos los elementos definidos, pero tenemos que poner en funcionamiento estos organismos que mencioné: el centro de operaciones, la comisión de control de accidentes, el desarrollo del sistema A o B de señales y el centro de operaciones, que necesita prepararse para estar en condiciones de dar respuesta a operadores privados que ya existen y que en el futuro seguramente van a ser usuarios más exigentes.

No sé si tenemos acá la cuantificación de todo esto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no la tienen la pueden enviar y será distribuida por Secretaría.

Pasamos al artículo 311.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Este artículo declara la Zona de Actividad Portuaria Terrestre de Nueva Palmira, un área que incluye el puerto libre público de Nueva Palmira y las zonas donde existen emprendimientos portuarios en zona franca: Ontur, Corporación Navíos S.A. y,

eventualmente, otros en el futuro. ¿Qué es lo que ha pasado? El desarrollo de estos centros portuarios y toda la actividad consiguiente, la circulación y el estacionamiento de camiones con carga, la actividad comercial que se deriva de la actividad de cada uno de estos centros ha estado permanentemente en conflicto con la ciudad de Nueva Palmira, que ya existía y que de alguna manera tuvo que ir dejando lugar para que se pudiera desarrollar este importante emprendimiento desde el punto de vista económico para el país.

Si hoy visitan el lugar van a encontrar que, más allá de ese desplazamiento, existen todavía zonas en las que hay ubicadas viviendas. Parece difícil explicarse cómo sobreviven en zonas que están tan afectadas por el movimiento de los camiones, de la carga y de las maquinarias. Lo que estamos planteando, con tiempo, es hacer un esfuerzo para el ordenamiento de toda esa área, que tiene una vocación portuaria que va a tener actividad y que tendrá más en el futuro.

Aprovechamos el hecho de que ya esté en obra el acceso al puerto de Nueva Palmira, a través de la participación público privada N° 0, que abarca las rutas Nos. 21 y 24, el puente sobre el arroyo Sauce y el ingreso al puerto, para definir, junto con el trazado de esta ruta de acceso, un área que denominamos de influencia portuaria. Esto procura defender a la ciudad y brindar mejores condiciones para el desarrollo de la actividad que se realiza en la zona con vocación portuaria. Esto lo hemos conversado con el intendente de Colonia y el con alcalde de la ciudad de Nueva Palmira, porque cada vez que llega la zafra de granos empieza la discusión sobre si se deterioran o no las rutas. De esta manera, podríamos canalizar el transporte de carga hacia determinada ruta que ya está en construcción, y no serían afectadas muchas calles que son parte de la red urbana de Nueva Palmira. Ocurre que muchas veces los camiones cargados toman esas calles. La propia Alcaldía de Nueva Palmira ha puesto determinados marcos procurando limitar la altura de los vehículos para restringir la circulación de camiones, pero nos parece que podríamos avanzar hacia una forma mucho más ordenada, que proteja el desarrollo urbano y ofrezca comodidad a la actividad productiva.

Este es el objeto de este artículo. Sin embargo, nos han hecho reflexionar acerca de que aquí se define un límite para declarar el resto zona terrestre de actividad portuaria. Al definirlo de esta manera, como allí existen regímenes especiales, como el puerto libre o la zona franca, basado en leyes que tienen aspectos no compatibles, podría llevar a malas interpretaciones. Por eso explico qué estamos buscando con esto. El trabajo que venimos desarrollando tuvo, en general, una posición favorable, pero también trasmito a ustedes esta interrogante que se nos ha generado, que es absolutamente ajena a los objetivos.

Tal vez se pueda buscar otra definición a los límites y a las áreas no urbanas, a fin de no interferir con lo que la legislación vigente define tanto para la zona franca como para el puerto libre.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- En cuanto a los desarrollos sobre puertos libres y zonas francas, hay contratos vigentes cuya modificación podría traer responsabilidad al Estado. El señor ministro aclaraba que le habían hecho notar ese problema. Quizá debamos redactarlo de una manera que salve al Estado de cualquier responsabilidad por el incumplimiento de los contratos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos al artículo 312.

SEÑOR NIETO (Andrés).- Lo que se pretende es tener un seguro y una garantía que cubra las estadías prolongadas de los buques, sobre todo pesqueros. Estos atracan en el puerto de Montevideo y algunos, por diferentes motivos, quedan abandonados. Es complicado lograr que esos buques se reputen abandonados y el Estado se haga cargo a fin de que no constituyan un peligro para la navegación o para el medio ambiente.

Lo que se busca es un mecanismo más ágil y más ajustado para lograr ese fin, que es tener una compensación por parte del buque que comete esa falta.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Quisiera saber si esta modificación tiene que ver con lo previsto en el artículo 155.

SEÑOR NIETO (Andrés).- En cierta forma, sí. La administración puede cobrar esa compensación económica y, eventualmente, si el buque está operativo puede ser aprovechado por el armador. Estadísticamente, quedan para el desguace.

SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson Aparicio).- Consulto si el plazo de tres días no es corto. En cuanto al aval bancario, termina siendo un activo que se paraliza. Además, el señor ministro dijo que el desguace era algo costoso. Entonces, quisiera tener una noción de cuánto sería ese aval y si está relacionado con el tamaño de las empresas.

Además, se les va a pedir un aval a los que vienen de afuera. En el porcentaje de abandonos, ¿cuántos son extranjeros y cuántos nacionales?

SEÑOR NIETO (Andrés).- La mayoría de las embarcaciones abandonadas son extranjeras. En cuanto al aval y a los tres días, es el espíritu del artículo. Se trata de que haya una metodología, un mecanismo, un camino expeditivo para lograr ese resarcimiento económico y desalentar que el buque se quede.
SEÑORA PRESIDENTA.- En consideración el artículo 313.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a ceder la palabra al ingeniero Carlos Colom, asesor de la Dirección Nacional de Hidrografía.

SEÑOR COLOM (Carlos).- El artículo 313 plantea declarar Zona de Interés Portuario para el desarrollo de un puerto oceánico a una franja de costa que está incluida en lo que se llama la zona entre cabos, en el departamento de Rocha, que abarca la zona que va desde el Cabo Santa María hasta Cabo Polonio, es decir, desde La Paloma hasta Cabo Polonio, y se establece una zona intermedia, poco más de un tercio de la franja costera entre cabos, y se declara de interés la costa que se desarrolla entre el balneario Mar del Plata y La Florida. En el artículo se precisan las coordenadas geográficas.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, complementariamente a otros estudios ambientales, legales, económicos, de factibilidad, etcétera, ha seguido desarrollando una serie muy importante de estudios de ingeniería vinculados con lo que podría ser el desarrollo de un puerto oceánico, un puerto de aguas profundas, puesto que se entiende que en el mediano o largo plazo podría surgir esa necesidad.

Dichos estudios fueron muy vastos e incluyeron campañas topográficas, en particular, batimétricas, campañas de geofísica, de relevamiento de perfiles costeros, campañas de extracciones de muestras para ver la granulometría característica de los fondos oceánicos encontrados en la zona, campañas y estudios hidráulicos muy importantes del clima de olas, sedimentológicos, de morfología costera, etcétera. La lista es realmente larga y, a su vez, cada estudio tiene distintos componentes.

Tal vez lo más importante a destacar es que estos estudios se apoyan en estudios básicos que implican medir en el lugar. Hablé de geofísica, que se pudo calibrar gracias a perforaciones que se hicieron en el lecho oceánico donde hay 15 o 20 metros de profundidad y era realmente complejo hacerla.

Los estudios hidráulicos que se fueron desarrollando en distintas etapas, para que pudieran tener certezas y ser fiables, también necesitaban mediciones en el lugar. Dichas mediciones se hicieron a través de dos equipos de ADCP -perfiladores acústicos de corrientes y olas-, que se instalan en el lecho marino; desgraciadamente para quienes somos ansiosos para desarrollar la ingeniería no tenemos más remedio que esperar para leerlos, porque para obtener mejores lecturas hay que dejarlos por períodos mayores al año, para que abarquen períodos con temporales, tormentas, etcétera. A su vez, la recolección de datos no es simple, porque hay que rescatar la información con buzos, los equipos se pierden y, en algunos casos, no se recuperan, porque fueron tomados por una malla o simplemente porque tenían incrustaciones.

Sin embargo, esos equipos estuvieron y, de la misma manera que las perforaciones nos permitieron calibrar los modelos que se desarrollaron después a partir de las campañas de geofísica, la lectura de los ADCP por períodos prolongados permitieron calibrar los modelos matemáticos, de clima de oleajes, de sedimentología y de morfología costera.

Todo ese conocimiento que demoró años en ser colectado y que consideramos que es un activo para el país nos permite definir que es una zona de interés ese sector de costa en el arco que va desde La Paloma hasta Cabo Polonio y que lo limitamos a la costa que está entre el balneario Mar del Plata y La Florida.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Como bien dijo el ingeniero Colom, el ministerio continuó algunos estudios sobre la costa atlántica que se venían haciendo, que llegaron a determinadas conclusiones, a lo que se sumaron otras investigaciones y estudios.

Estamos en condiciones -lo estamos anunciando, pero pensábamos coordinarlo con las comisiones de Transportes del Parlamento- de hacer una presentación con mayor detalle de la información técnica. Nos podríamos reunir acá o bien en el ministerio para que podamos presentar esta información y contar con los elementos que nos permitan ir pensando hacia dónde vamos.

SEÑORA PRESIDENTA.- En consideración el artículo 314.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Este artículo propone una modificación que entendemos necesaria.

En otro tiempo era usual que la remuneración del capitán del Puerto de Montevideo se comparara con la de un vocal del Directorio de la Administración

Nacional de Puertos, en función de la enorme responsabilidad que tiene ese funcionario que, con un equipo restringido, toma decisiones todos los días que tienen consecuencias económicas. Por ejemplo, cuándo y dónde amarra el barco, cómo opera; son decisiones que no son ajenas al funcionamiento económico del puerto.

No sé por qué ni en qué momento se cambió ese criterio que venía del pasado y el capitán de puertos tiene una remuneración que es muy menor, y nos parece que eso no es conveniente. Por eso, creemos que es conveniente devolverle también en el salario la jerarquía que históricamente ha tenido el capitán de puertos y que, a nuestro entender, va a seguir teniendo en el futuro funcionamiento del puerto.

Sé que el monto no es muy importante, pero el hecho de que su remuneración no se fije simplemente en función de una escala administrativa, sino en relación con el salario del vocal del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, más allá de la remuneración en sí, es una jerarquización.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Como ninguno de los ministros que concurrieron hasta ahora no lo consideraron, creí que el ministro Rossi iba a hacer referencia al artículo 310, que tiene que ver con el Fondo de Estabilización Energética con destino al ferrocarril central.

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor diputado Lafluf: está previsto que el artículo 310 sea considerado por el Ministerio de Economía y Finanzas, que vendrá la próxima semana.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Tengo una duda con relación al artículo 314 -lo he conversado con el señor diputado Olaizola que de esto sabe más que yo- relativa al capitán del Puerto de Montevideo.

Quisiera saber si se está previendo una remuneración para el capitán del Puerto de Montevideo, porque también existen capitanes de puerto en Colonia, Juan Lacaze y Nueva Palmira. ¿Ellos ya están cobrando una remuneración o no cobrarían y se produciría una inequidad entre el capitán de puerto de Montevideo y el resto de los capitanes de los puertos que existen en el país?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay capitanes en otros puertos, y es una competencia que tiene el ministro de Transporte a partir de planteos del Directorio de la Administración Nacional de Puertos proponiendo a tres personas.

En general -reitero que no sé desde cuándo, pero no hace mucho-, las remuneraciones de esos funcionarios están vinculadas a su carrera administrativa, y así fue hasta que advertimos la situación que explicamos.

Lo planteamos para el Puerto de Montevideo porque, sin duda, las exigencias de la tarea pone en evidencia la necesidad de jerarquizar la función. No es exactamente la misma situación en algún otro puerto del litoral, que tiene capitanes que, inclusive, a veces su responsabilidad la extienden a otros puertos; reitero que el nivel de actividad es diferente.

No nos planteamos promover subas salariales sin discriminación, sino la preocupación por los intereses que se juegan en las operaciones del Puerto de Montevideo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quiero comentar al señor ministro un tema vinculado a la designación de capitán de puerto

Nos parece que la figura de capitán de puerto es original e interesante que se ha creado en la ley de puertos, pero por su naturaleza no debería ser un funcionario, sino una persona independiente de los distintos organismos.

Con esto no ponemos en tela de juicio la experticia o el conocimiento de esos funcionarios, pero, reitero, el capitán de puerto debería ser independiente de los distintos actores a los que debe fiscalizar generando una opinión profesional, pues, en muchos casos, debe asesorar con absoluta independencia.

Nos parece que sería bueno reflexionar en este sentido para potenciar la figura de capitán de puertos y dotarla del verdadero alcance que se previó en su momento; debería ser una figura con conocimiento técnico y, además, con la necesaria independencia para tomar decisiones libres de cualquier tipo de influencia.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ese es el caso del capitán del Puerto de Montevideo, que no es funcionario de la Administración Nacional de Puertos. Se trata de una persona con experticia, pero, reitero, no es de los cuadros funcionales de la ANP.

La definición es la que existe desde 1992, que desde la ley de puertos hasta ahora no se ha modificado y se ha aplicado en los distintos períodos de gobierno de acuerdo con el entender de quien tiene la responsabilidad de su designación.

Es notorio que no es la misma la realidad del Puerto de Montevideo que la de otros puertos del Sistema Nacional de Puertos. Algunos puertos del interior del país ni siquiera tienen una designación de capitán de puerto, porque no se justifica. Desearíamos que el desarrollo de esos puertos fuera tal que siempre lo justificara.

Me parece que es un criterio que podría ser compartible en el futuro, pero no es la modificación que proponemos ahora; podría estudiarse.

Hay un artículo más. Concretamente, el artículo 325, que no nos es ajeno. Compartimos su concepción; lo que se plantea es para facilitar un camino que se está iniciando e incrementando, que persigue un objetivo que todos compartimos, es decir, la utilización de energía eléctrica para que nos permita transformar el transporte, en la medida en que la tecnología avance y nos habilite a ello.

Hago notar que el artículo 325 se refiere solo a los *buses* con energía eléctrica con batería. En la realidad del mundo y del país puede haber zonas en las que un porcentaje de los beneficios que se buscan con la reducción de los combustibles fósiles se podría lograr alentando un sistema intermedio, un sistema en evolución. Todos sabemos que aún las baterías tienen limitaciones, restricciones, que no permiten la autonomía necesaria. El híbrido tiene un sistema que permite el ahorro de combustible en determinadas condiciones.

Por lo tanto, en ciertas áreas podría ser importante promover este paso intermedio. No es una observación para calificar el objeto del artículo, sino, al

contrario, estamos totalmente de acuerdo, pero nos extraña que no tenga ese componente incluido.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tenemos indicado que el artículo 325 lo considerará el Ministerio de Economía y Finanzas, y por esos motivos no lo habíamos señalado.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Nos parece importante fomentar en nuestro país la circulación de automotores eléctricos, en particular en el sistema de trasporte, conocido por todos los beneficios que este tiene.

Cuando hablamos de otorgar nuevos subsidios, debemos tener en claro que estos deben ser absolutamente transparentes. Desde hace años le reclamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas información vinculada al fideicomiso del gasoil; concretamente, desde el 9 de diciembre de 2015, cuando convocamos al señor ministro y al director de Transporte a la Comisión de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, hemos solicitado dicha información; luego, en el mes de marzo de 2016, hicimos un pedido de informes, pero hasta ahora no contamos con los detalles de cuánto es el dinero que han recibido las empresas año a año. Tampoco se nos brindó información sobre ese monto que recauda Ancap que hoy es de US$ 110.000.000, lo vierte a la Corporación Nacional para el Desarrollo y lo cobran las empresas según los criterios que establece la Dirección Nacional de Transporte.

Entendemos que es una cifra muy importante y que desde hace años el Parlamento desconoce cómo se reparte.

Entonces, si vamos a seguir creando subsidios cuya naturaleza y efecto son deseados, bienvenidos sean, pero deben ser absolutamente transparentes. En esta rendición de cuentas se incluye alguna información vinculada con el fideicomiso, pero no se establece la información que venimos planteando hace tres años.

Queremos dejar constancia de esto. Nos parece importante que el Parlamento cuente con toda la información vinculada con los subsidios y fideicomisos del transporte.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a pedir que haga algunos comentarios el director de Transporte, señor Felipe Martín.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Reitero que el contrato que da lugar a la creación del fideicomiso del boleto, a través del Decreto Nº 347, asigna al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la función de regulador de los procedimientos. ¿En qué sentido? Como entidad nacional reguladora del transporte es el que tiene la responsabilidad de trabajar con los reguladores departamentales, reunir toda la información de empresas concesionarias o prestadoras de servicios en condiciones precarias o irrevocables, los turnos, horarios, minutas, recorridos, distancias y kilómetros, pero no actúa en la parte económica. Nosotros, simplemente, somos verificadores de información de gestión en cuanto a los kilómetros recorridos y los consumos. Es más: cuando nos toque intervenir, verán que traemos lo acontecido durante el año 2017. Esa es la información que maneja el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En realidad, la gestión de Ancap como agente de retención es volcar eso a la CND. Es una administradora de fondos perteneciente a la CND la que hace toda la parte

económica, contable y financiera. La parte económica no es la que lleva adelante el Ministerio.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿Quién es el encargado de decir cuánto dinero perciben mes a mes las empresas de transporte por concepto de fideicomiso del boleto?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vamos a dar esa información cuando el director nacional de Transporte haga la presentación. Es una información que se maneja regularmente, con mucha responsabilidad y cuidado. No es para estar volanteando y haciendo afirmaciones. Se basa en un trabajo que, a partir de declaraciones juradas realizadas por las empresas, tiene los controles y auditorías correspondientes; tiene que ver con las posibilidades económicas de las distintas empresas. No es nuestra función andar volanteando y hablando de situaciones que, por cierto, son muy diversas; algunas bastante delicadas.

En la presentación profundizaremos en este tema, en la medida en que así lo entiendan los señores diputados.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- La preocupación por los fideicomisos -no me refiero concretamente al de transporte; es uno más- es porque el año pasado, en ocasión de la rendición de cuentas, preguntamos a dos ministros del Tribunal de Cuentas por qué no tienen control de los fideicomisos. La respuesta fue muy sencilla: no tienen los recursos económicos para abarcar ni a las personas públicas de derecho privado ni a las sociedades anónimas ni a los fideicomisos. Lo de las sociedades anónimas podría ser más discutible, pero las personas públicas de derecho privado y los fideicomisos deberían ser intervenidos por el Tribunal de Cuentas. No lo son; lo dijeron acá los ministros.

Quiero dejar la constancia de que nos preocupa que este sea uno de los organismos de control a los que no se les ha incrementado el presupuesto, ni el de 2015 ni el de las sucesivas rendiciones de cuentas. Todos estaríamos más tranquilos si el Tribunal de Cuentas -no pongo en duda la moral ni la ética de nadie- controlara estos dineros públicos. Se maneja mucha cantidad de dinero y -a confesión de parte, relevo de prueba- el Tribunal de Cuentas no los puede auditar, intervenir ni hacer absolutamente nada porque no tiene los recursos. El mismo Poder Ejecutivo es el que no le da los recursos al Tribunal de Cuentas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El funcionamiento, la instrumentación y los controles surgen de las resoluciones que toma este propio Cuerpo. Por lo tanto, hay una estructura del Estado, un ordenamiento del funcionamiento, y a eso hay que atenerse o proponer cambiarlo y hacerlo.

En el caso del fideicomiso del boleto, hay intervención del Tribunal de Cuentas. Periódicamente interviene y están los criterios definidos. Sobre la base de esos criterios, se desarrolla la liquidación. La verdad es que hay un procedimiento que se puede considerar no suficiente, que puede ser perfectible, pero está dentro de las normas vigentes. Y esto no funciona desde hace un día, sino desde hace mucho tiempo. Ha funcionado sin que sea titular de prensa. Puede ser que a partir de hoy lo sea, pero hasta ahora no lo ha sido porque se desarrolla con normalidad.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- El asunto no es que sea o no titular de prensa, más allá de que lo ha sido con otros organismos similares. Yo lo pregunté concretamente por el control del Plan Ceibal. Los miembros del Tribunal de Cuentas fueron los que dijeron lo de los fideicomisos. No sabíamos que no se controlaban, que no se podían auditar en la forma en que el Tribunal debería hacerlo. Nosotros ni lo habíamos preguntado; la preocupación fue del Tribunal. Y no les quepan dudas de que cuando las mayorías lo permitan, daremos más recursos a los organismos de control, empezando por el Poder Judicial, Tribunal de Cuentas, Corte Electoral, Tribunal de lo Contencioso Administrativo, a los que no se les ha incrementado el presupuesto.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Hay un tema que no se entiende o no se quiere entender. Estamos hablando prácticamente de US$ 110.000.000, que no es dinero ni del ministro ni de los legisladores; es de la gente, de todo aquel que usa un automóvil, un camión, un transporte a gasoil, y paga un excedente para ese fideicomiso. Se genera un fondo. Ancap es un mero agente de retención de ese fondo, que después se reparte con distintas directivas. Además, posteriormente a la creación del fideicomiso, se han creado incentivos de dudosa base legal; ya hemos hablado sobre esto con el señor ministro en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de este Parlamento. Entonces, tiene que quedar muy claro cómo se reparte ese dinero, que es mucho -más de US$ 1.000.000.000 en estos años-, y es de la gente. Acá nada tiene que ser secreto. ¿Por qué tendría que serlo? ¿Cuál es el misterio? Si una empresa recibe US$ 5.000.000, US$ 10.000.000 o US$ 20.000.000, que paga la gente, ¿qué hay que esconder? Todos los años debe ser clara la cifra que se da a las empresas, porque es un aporte que termina haciendo la gente, tanto el que usa el transporte como el que no lo usa.

Me parece bien que haya incentivos y fideicomisos, porque -como todo sabemos- el transporte es deficitario, y hay que cubrirlo, ya que lo usa la gente que menos tiene. Pero tienen que quedar absoluta y meridianamente claros los enormes subsidios y las transferencias que hace la población en favor del transporte. Esto es lo que estamos reclamando al señor ministro desde el 9 de diciembre de 2015.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Voy a aclarar la inquietud planteada por la señora diputada Bianchi Poli.

Efectivamente, los sistemas son distintos por cuanto la modalidad de imputación que tenemos en el sistema público difiere de la forma de intervención del Tribunal de Cuentas. En este caso, nosotros participamos en dos fideicomisos: uno es el del boleto, que surge del plus que está en el gasoil -que, posteriormente, se vierte a la CND y se gestiona a través de una administradora de fondos- y, otro, el fideicomiso por emisión de obligaciones negociables en Bolsa -que acaba de cancelarse-, en el que el Ministerio actúa solo como garantía soberana; en caso de que se incumpla con las obligaciones asumidas de cancelación, actúa como agente de retención.

Anualmente, se remiten los balances auditados. La auditora del fideicomiso de administración del boleto se llama Gran Thornton. El cierre de ejercicio, que se realiza cada año, es el balance auditado de las cuentas de todo lo que ingresó, con el detalle de cómo se hicieron las distintas distribuciones, incluyendo los gastos administrativos, de gestión, de timbres,

honorarios profesionales, etcétera; eso está contenido en ese material. No hay intervención pago a pago, como en el caso del subsidio al boleto de estudiante. Cada vez que hay que pagar un mes o hacer una transferencia a la Intendencia, necesariamente debe llevarse adelante -además de imputarse los fondos- con la intervención de la contadora delegada del Tribunal de Cuentas y de la CGN. Hay una intervención que se manda al Tribunal de Cuentas porque, además, el contrato del fideicomiso de administración del boleto tiene intervención del Tribunal de Cuentas. Cada vez que existe necesidad de modificarlo -por ejemplo, cuando ha tenido que extenderse su vigencia-, el contrato debe contar, necesariamente, con la aprobación del Tribunal.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos a las consideraciones generales.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vamos a pedir que cada director haga la presentación de su Dirección.

SEÑOR GENTA (Pablo).- La Dirección Nacional de Planificación y Logística es la última unidad ejecutora que se ha creado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(A continuación se acompaña la exposición con una presentación Power Point)

——Su objetivo es apoyar la planificación de las decisiones de inversión y acciones en materia de política de transporte e infraestructura, coordinando con las demás direcciones del Ministerio y con otros organismos del Estado vinculados con el sector transporte y logística. También trabaja en coordinación con el Instituto Nacional de Logística -persona jurídica no estatal, creada en 2010-, con el objetivo de que la actividad logística y la promoción de Uruguay como plataforma logística sea una política de Estado.

El Inalog tiene un Consejo Directivo, integrado por todos los actores privados vinculados con el sector, que va desde las cámaras empresariales relacionadas con la industria y el comercio hasta los organismos públicos, ministerios y entes. Está presidido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y coordina su acción con la Dirección Nacional de Planificación y Logística.

De hecho, uno de los aspectos más importantes que tiene el Inalog, como acción permanente, es sistematizar y poner a disposición de todos los interesados la información que se genera en el sector del transporte, tanto por el Ministerio como por organismos vinculados con él, o por el sector privado. En este momento, esa tarea se realiza a través del Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística; en la pantalla se puede ver su página de inicio: es un sitio que está en línea, en la plataforma del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que permite acceder a información relevante sobre el sector, con indicadores que se van cambiando periódicamente, en algunos casos, mensualmente y, en otros, anualmente.

Inalog mensualmente publica un boletín sobre Uruguay Logístico, relativo a la evolución del sector, básicamente, en lo que refiere al movimiento del sector portuario y aeroportuario de cargas, que permite realizar un monitoreo permanente.

Desde el año pasado estamos trabajando en un proyecto sobre la conformación de un sistema de información logística, que sustituirá al Observatorio, con distintos niveles de permisos de acceso. Se va a ampliar la información que se pone a disposición, por ejemplo, con respecto al movimiento portuario y al seguimiento de mercadería, de contenedores, que se realiza desde el momento en que un contenedor llega en tránsito al puerto hasta su destino, fuera del país.

Como ejemplo de los trabajos de análisis de información, y puesta esa información al servicio de la planificación, podemos decir que el año pasado completamos el trabajo de georreferenciación de todos los depósitos logísticos que hay en el área metropolitana de Montevideo, y continuamos avanzando hacia todo el país. Esa es una muestra de la coordinación del trabajo del Inalog -que, como he dicho, está integrado por el sector privado- y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección de Planificación y de la de la Dirección Nacional de Topografía, con su infraestructura de datos espaciales.

Uno de los cometidos del Inalog, que apoya el trabajo de difusión de la promoción de Uruguay como plataforma logística, es la participación en distintos eventos; tenemos una lista de todos los que se desarrollaron en 2017. En particular, hemos estado en los que tienen que ver con foros regionales vinculados con la potenciación de todo lo que es complementario con el desarrollo de la plataforma logística, como la Hidrovía Paraguay-Paraná, debido a su influencia en la agilización del tránsito y el transbordo de carga a través del puerto de Montevideo.

Podemos destacar varias acciones que se han desarrollado durante 2017 y continúan en el 2018; algunas también van a seguir en 2019.

En primer lugar, mencionamos el seguimiento de la iniciativa privada para adecuar el acceso por la rambla portuaria, incluyendo la construcción de un viaducto en la zona donde está la nueva estación de ferrocarril. Este proyecto se desarrolló a través de una iniciativa privada, pero tuvo su origen en un análisis más amplio de toda la zona de acceso portuario y de influencia de los principales corredores que mueven carga desde el área metropolitana hasta el puerto de Montevideo. Precisamente, una de las recomendaciones era desarrollar una elevación de la rambla para canalizar más adecuadamente el tránsito. Esto es muy válido en este momento, ya que se está desarrollado el Proyecto Ferrocarril Central; cuando esté en funcionamiento, va a ser necesario separar adecuadamente el tránsito.

Otra de las acciones a implementar es el desarrollo del sistema de información logística -como ya expresé- y el apoyo de la Dirección al Proyecto Ferrocarril Central.

También mencionamos algo a lo que hoy se refirió el ministro: la reformulación de un trabajo que ya estaba en curso para dar estructura e identificar los recursos necesarios para el adecuado funcionamiento de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y del Órgano Investigador de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, que por ley tiene nuevos cometidos; entre ellos, figura la ubicación en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del centro de control de tránsito para la autorización del uso de vías y las competencias regulatorias vinculadas con el transporte ferroviario.

Por otra parte, es relevante destacar el apoyo a la Dirección General de Transporte Aéreo. Por primera vez en el país se va a desarrollar un plan maestro de transporte aéreo, que va a incluir las recomendaciones que va a formular el organismo competente -la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI- para mejorar, tanto la institucionalidad, a fin de fortalecer el transporte aéreo comercial, como los aspectos regulatorios y técnicos vinculados con las condiciones de seguridad operativa y, también, aeroportuaria.

Cabe mencionar que la Dirección tiene la representación del Ministerio en distintos ámbitos de trabajo interinstitucional: en el Ministerio de Relaciones Exteriores, en la Secretaría Nacional de Ambiente, Agua y Cambio Climático, y en la iniciativa de prospectiva Uruguay 2050, de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto.

En el año 2017, con la asistencia técnica no reembolsable de la República de Corea, se trazaron lineamientos para el desarrollo de un plan estratégico de transporte y logística, que terminó a principios de este año. Asimismo, se está utilizando un modelo de proyección y asignación de demanda de transporte de cargas que, en función de las áreas de producción de distintos productos agroindustriales que luego se transportan por carretera, ferrocarril o vías fluviales, permite determinar hacia dónde focalizar las inversiones y las acciones en materia de políticas de infraestructura y de transporte.

Como producto de este trabajo de modelización y de asesoramiento de la República de Corea, hay algunas recomendaciones que creemos que son proyectos estratégicos para los próximos diez o quince años. Una de ellas es la consolidación de la reactivación del modo ferroviario, conjuntamente con el desarrollo del ferrocarril central, en particular, la línea principal a Rivera, que es la que tiene mayor potencialidad de transporte, más allá de la producción de celulosa.

Otra recomendación consiste en analizar la viabilidad de las conexiones ferroviarias a los puertos de Fray Bentos y Nueva Palmira. Se pone especial hincapié en el de Fray Bentos porque va a empezar a tener un rol más activo en el transporte de granos, en la medida en que, como se ha profundizado el río Uruguay, se puede llegar con mayor calado; va a ser una alternativa para descomprimir Nueva Palmira.

También se recomienda continuar la política que lleva adelante la Dirección Nacional de Vialidad -luego, la va a explicar más en detalle el director nacional de Vialidad- en cuanto a mejorar el estándar de los paquetes estructurales de la red vial, focalizando en la mayor demanda de vehículos pesados -ha sido creciente en los últimos años, y se espera que siga así-, en la incorporación de elementos de seguridad y de iluminación, en el cambio del diseño geométrico para adecuarlo, y en la construcción o reconstrucción de rutas de conexión transversal, básicamente este-oeste, que son necesarias en función de cómo se ubica la producción y de dónde están ubicados los lugares de salida de esa producción.

Se recomienda, asimismo, profundizar la incorporación de tecnologías de información para el control y el seguimiento del transporte de carga. Esto está en marcha; luego el director nacional de Transporte lo va a detallar.

Otro punto importante es el análisis de la incorporación de nuevas configuraciones -de bitrenes y de tritrenes- y de vehículos eléctricos en el transporte de carga.

El estudio recomienda consolidar el sistema nacional de puertos con acciones en los puertos de Montevideo, Juan Lacaze, Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandú y La Paloma, y avanzar en el desarrollo de un puerto de aguas profundas en la costa oceánica, que -como decía hoy el ingeniero Colom- en el mediano o en el largo plazo es un proyecto estratégico para Uruguay, si quiere seguir avanzando y fortaleciendo su posición de centro de distribución regional.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Voy a reiterar un planteo que hace pocos días hice al señor ministro, sobre el dragado a 23 más 2 pies en el puerto de Fray Bentos. Está terminado por parte de la CARU y está hecha la batimetría, pero -como habíamos planteado al ministro- falta el acuerdo de las partes, o sea, de Uruguay y de Argentina.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Compartimos la preocupación del diputado Lafluf; como dijo, ya me la había trasmitido.

La verdad es que ha habido avances importantes en esta materia. Existe la profundidad, y mientras se sigue dragando y se están resolviendo otros problemas en el río Uruguay, tenemos que lograr el reconocimiento que nos permita dar seguridad a las empresas interesadas en utilizar esa profundidad, porque para eso se hizo el esfuerzo.

SEÑORA FERNÁNDEZ (Renée).- El cometido de la Dirección Nacional de Arquitectura es conservar y desarrollar la infraestructura edilicia de la obra pública; por lo tanto, debe llevar a cabo aquellas obras que los distintos organismos consideran necesarias para desarrollar sus cometidos.

Voy a explicar los criterios de la información sintética que voy a brindar. La mayoría de las obras que nos solicitan corresponden a reformulaciones de edificios, cambios de funciones, mejoras, conservación, mantenimiento y son pocas las obras nuevas.

He tomado como criterio las obras terminadas en el año 2017, con el metraje de recuperación para el desarrollo de las funciones del comitente, así como la inversión realizada. A su vez, la ejecución que se está desarrollando en el año 2018 y hacia el año 2019, porque existen acuerdos, aunque hay acuerdos en tratativas con los distintos comitentes y, de aquí en adelante, pueden surgir distintas inquietudes de su parte.

A tales efectos, globalmente, en el año 2017 se entregaron cuarenta obras, que involucraron 21.664 metros cuadrados y una inversión de $ 245.375.000. Las obras en gestión 2018-2019 -que a la fecha tenemos involucradas y comprometidas- son cuarenta y cuatro, con un metraje involucrado de 41.811 metros cuadrados y una inversión de $ 361.460.000. Como síntesis, todas esas obras también involucraron la participación de la Dirección Nacional de Arquitectura en la concreción del proyecto ejecutivo; son veintitrés obras, de las cuales once tienen carácter patrimonial.

Paso a informar sobre las entregas y las intervenciones en ejecución, por departamento.

En Artigas, se entregaron cinco intervenciones por 445 metros cuadrados, con una inversión de más de $ 2.000.000, y en este momento estamos interviniendo tres obras, que implican 500 metros cuadrados, de edificios, para poder albergar la función de los comitentes, con una inversión de casi $ 17.000.000.

En Canelones, se concretaron dos entregas en 2017, por 2.454 metros cuadrados, con una inversión de más de $ 23.000.000.

En Colonia, se hizo una obra de consolidación patrimonial de la estancia Narbona, cuya entrega se terminó en junio.

En Durazno, tenemos dos intervenciones, una entregada en el año 2017 y otra que culminará en el año 2019.

En Maldonado, se realizaron intervenciones en Piriápolis y en San Carlos -son dos-: una se arrastra en su ejecución y terminará en octubre de este año, y otra ya fue recibida en 2018, por la emergencia de las viviendas. Es importante que aclare que cuando digo "arrastra", me refiero a que las obras no concluyen en el período anual, sino que pueden continuar.

En el caso de Montevideo -que demanda mucho-, hay diecinueve obras entregas y veintisiete intervenciones en ejecución, de distintos comitentes. Un ejemplo importante de concreción de obra es la de la Fiscalía. Fue una exigencia contar con un edificio adecuado, y se trabajó conjuntamente con la Fiscalía en la elaboración. En la Dirección Nacional de Arquitectura siempre se está buscando tener bien claras las necesidades del comitente y trabajar en conjunto para evitar complicaciones en el desarrollo de las funciones. Era necesario entregar esa obra para que se pudiera implementar el nuevo sistema en noviembre, y se entregó en octubre, para permitir el traslado de la Fiscalía.

Otra obra que se inició a fines del año pasado y cuya primera etapa terminó el 18 de julio de este año, es la recuperación de parte de la excárcel de Miguelete, con destino al Museo de Historia Natural, que estuvo hacinado, en un metraje muy reducido, con todas sus colecciones. La siguiente etapa ya se está ejecutando: se desarrolla en el subsuelo, y es la adecuación para albergar las distintas colecciones.

En particular, quiero destacar las características de la obra de la excárcel. Desde la Dirección Nacional de Arquitectura, consideramos que tenía carácter patrimonial; así lo fundamentamos ante la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación, y fue declarado monumento histórico. En realidad, con esta declaración se busca que exista un plan de gestión, porque no es útil una declaración que luego no vaya a desarrollar una función. En este caso, es una propiedad del MEC; el espacio de arte contemporáneo se está desarrollando en una de las alas -se va a ir apropiando también de otros radios- y el Museo de Historia Natural también irá recuperando radios para sus objetivos y funciones, y brindará a la comunidad sus espacios exteriores.

En Paysandú, tenemos dos obras entregadas en el año 2017 y hay tres intervenciones que se recibirán también en este año, dos de ellas ya concluidas.

En Río Negro, tenemos dos obras, una de las cuales es la recuperación del excine Stella, con carácter patrimonial, en la cual se trabaja profundamente

desde el Departamento de Patrimonio de la Dirección Nacional de Arquitectura con obreros especializados para la recuperación de las obras, con base en un proyecto de la Intendencia de Río Negro.

En cuanto a las obras de Rivera, hubo tres entregas que entraron en funcionamiento en el año 2017, y se continúa con dos intervenciones que empezaron el año pasado y se reciben en 2018.

Con respecto a Rocha, se recibieron dos obras y hay cuatro intervenciones; entre ellas destacamos las viviendas de emergencia donde el ministerio aportó mano de obra trabajando en conjunto con la Junta Departamental que aportó el material. Además, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente colaboró con un técnico electricista para poder entregar las seis viviendas en fecha.

Las obras de Salto tienen que ver con la recuperación exterior de una plaza; es muy sencilla la obra pero importante para la comunidad.

En San José -acá competimos con la Dirección Nacional de Vialidad-, realizamos el puente sobre el arroyo Carreta Quemada, en la Colonia de Vacaciones del BPS en Raigón.

Las obras realizadas en el departamento de Soriano fueron en la ciudad de Dolores como resultado del tornado. Estas obras significaron reparaciones, construcciones de emergencias y, también, arreglos en comercios. Ello se hizo en conjunto con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

En el departamento de Tacuarembó se terminó una obra de las oficinas del INAU que ya está en funcionamiento y con accesibilidad total.

Para finalizar, cabe señalar las actividades que se están encarando, intensificándose ciertos aspectos en desarrollo para lograr una recuperación del patrimonio edilicio del país con la generación del protocolo de actuación en edificios de valor cultural. A su vez, se trata de generar memorias constructivas, potenciar la capacidad de los distintos organismos para la recuperación de sus obras y, fundamentalmente, comunicar y difundir los estudios e intervenciones de manera de compartir con todos los ciudadanos la importancia y el valor que tienen estas obras patrimoniales. Para ello, se desarrollarán ciclos de charlas y de a poco iremos llegando a todos los ciudadanos.

Otro aspecto importante es la trazabilidad de la obra pública. Este concepto es muy importante porque es la identidad de todos los ciudadanos. En este sentido, queremos hacer un seguimiento de todas las intervenciones y las funciones desarrolladas y observar cómo ha ido evolucionando cada inmueble. Dada la reducción de personal existente en todos los organismos, es necesario capacitar en nuevas tecnologías, tanto en diseño como en construcción. Además, debemos apoyar la concreción de la obra pública en aspectos tales como la accesibilidad, medidas de prevención y protección contra incendios.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quisiera hacer una pregunta porque conozco el tema en Río Negro.

La dirección del ministerio puede hacer tanto el proyecto, o el seguimiento del proyecto, como la obra. En Río Negro se está haciendo la

obra, y tenía entendido que los recursos son de la intendencia que los aporta a través de un fideicomiso y que el personal es contratado por parte del ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de un llamado que se hizo en Fray Bentos. Ahí aparecen $ 15.000.000 y, después, $ 7.000.000. ¿Esto incluye todas las obras que se acaban de señalar? ¿Hay alguna parte que pone el ministerio? ¿Todo es con recursos propios del departamento o del organismo que encarga la obra?

SEÑORA FERNÁNDEZ (Renée).- Pensé que había quedado claro; discúlpeme, señor diputado.

La inversión de 2017 significó $ 15.000.000 y $ 7.000.000 corresponden a la inversión de 2018. Como efectivamente dijo el señor diputado Lafluf es una obra con proyecto de la intendencia, con personal contratado en la zona pero, también, con personal capacitado en obra patrimonial de la Dirección Nacional de Arquitectura. Precisamente, nuestros técnicos capacitados están recuperando todas las molduras, están haciendo los moldes que se reparten en las mesas de la Dirección Nacional de Arquitectura y que después se llevan al lugar. También se está capacitando a obreros eventuales contratados porque nos parece que es un aporte a la ciudad.

SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson Aparicio).- Tenía entendido que había un convenio para el tema de la reparación del Hospital de Clínicas.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Conrado).- Antes que nada, quiero saludar al señor ministro y a su delegación, pues no había tenido oportunidad de hacerlo.

Recién estábamos conversando con el diputado Groba sobre una situación que se ha repetido en las últimas rendiciones de cuentas.

Generalmente, los días viernes recibimos a un número importante de delegaciones que tienen que ver con asociaciones civiles o fundaciones. Una de las que concurrió al Parlamento fue la Sociedad de Damas de Caridad, Hogar Amelia Ruano de Schiaffino. Se trata de una obra social muy importante, que se lleva adelante en una casa quinta que tiene más de cien años, ubicada en la calle Pedro Trápani, y que es patrimonio nacional. Una de las dificultades que tiene esa sociedad, que atiende a una cantidad importante de ancianos -sobre todo a aquellos que tienen problemas económicos-, se relaciona con la parte edilicia de la casa quinta. La directiva está integrada por mujeres, y ellas nos solicitaron la posibilidad de entablar un diálogo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a fin de generar un vínculo para tratar de mantener esa casa quinta y que siga siendo patrimonio de todos los uruguayos. Era lo que queríamos trasladar al señor ministro y a su delegación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Para el caso planteado por el señor diputado, el mecanismo más conveniente es el de los convenios sociales. Según interpreto, se trata de un bien privado y de una administradora también privada, particular. En el caso de las obras en las que interviene la Dirección Nacional de Arquitectura, en general son edificios del Estado con recursos de la dependencia del Estado, en la mayoría de los casos, y con mano de obra y aporte técnico de la Dirección Nacional de Arquitectura.

Seguramente, lo que usted plantea pueda ser contemplado en etapas, pero a través de la política de convenios sociales. En el Ministerio, hay un sector de convenios que funciona en el área de la Dirección General de

Secretaría. Usted perfectamente puede indicarles a estas personas que se pongan en comunicación con esa área para llevar adelante un convenio social y ahí empezaremos a recorrer el camino. Y también hay asistencia técnica.

Es decir que existe la posibilidad de orientarlas, pero también en ese caso se participa con recursos de un fondo que tiene previsto el Ministerio y, a modo de contrapartida, se les pide un porcentaje de acompañamiento en la inversión y, además, alguna labor social dirigida a la zona que, en este caso, descuento, por lo que usted nos explicaba.

La arquitecta Fernández se va a referir al trabajo en el Hospital de Clínicas.

SEÑORA FERNÁNDEZ (Renée).- Tal vez no fui clara.

Me refería a las situaciones en las cuales los acuerdos ya estaban firmados y, por lo tanto, con el depósito de dinero pertinente y capacidad de iniciar la obra.

En cuanto a esa obra, precisamente, mañana tenemos una reunión. Ellos iniciaron la solicitud de encarar la recuperación de la sala de máquinas. Ya se definió el proyecto de la obra en sí y cómo va a ser encarada; simplemente estamos en la etapa de los ajustes para la firma, para luego empezar con la obra.

En definitiva, como dije en un momento, hay muchos acuerdos en trámite, que no hemos concretado.

SEÑOR FRANCO (Jorge).- La Dirección General de Topografía tiene tres áreas bastante diferenciadas. Una es el área de expropiaciones y agrimensura del Estado.

La agrimensura del Estado es el apoyo que hacemos a otros Ministerios o instituciones estatales que no tienen agrimensores y a veces nos piden expropiaciones, planos de mensura o relevamientos topográficos y Topografía se los realiza.

Otra área es la del Archivo Nacional de Planos de Mensura y la otra, la que tiene que ver con la información geográfica.

Como integrantes de la infraestructura de datos espaciales, somos responsables de los datos relativos a los caminos nacionales y departamentales. Lo relativo a la Red Vial Nacional, lo hacemos en la Dirección Nacional de Vialidad y el mantenimiento de la cartografía de la Red, trabajamos en coordinación con la OPP, que ahora maneja los fondos para la caminería rural departamental.

Respecto del Archivo Nacional de Planos de Mensura, cabe señalar que en 2017 se expidieron 10.050 copias de planos de mensura; para usuarios particulares, 8.950 y para organismos del Estado, 1.100. Las que se hacen para organismos del Estado son sin costo; es un servicio gratuito que hacemos a los demás organismos estatales.

Otra actividad que hace el Archivo Nacional de Planos de Mensura es el ingreso de nuevos planos, que son inscritos en la Dirección Nacional de Catastro. En 2017, ingresaron 3.750 planos nuevos para ser archivados y

conservados en nuestro archivo. Nosotros estimamos que hay alrededor de 700.000 planos que se conservan en el Archivo.

Otra tarea del Archivo es la matriculación de los ingenieros agrimensores que egresan de la Facultad de Ingeniería. El año pasado se matricularon seis ingenieros agrimensores.

Las expropiaciones que realizamos el año pasado tienen que ver con las obras del *by pass* Carmelo; la rectificación de la Ruta Nº 81; puentes en la Ruta Nº 30 sobre los arroyos Cuaró y Tres Cruces, en el departamento de Artigas; el *by pass* de Sarandí del Yi; la doble vía de la Ruta Nº 101; expropiaciones para las obras de regulación hídrica de los bañados de Rocha y se comenzaron las expropiaciones para el ferrocarril central.

Las expropiaciones que están en proceso en este momento rondan las 663.

Del total de expropiaciones para el ferrocarril central -son la mayoría de las que estamos trabajando este año, pero se empezó a trabajar en esto el año pasado-, ya se inició el 85% de los expedientes. El 57% de los propietarios ya permitieron la ocupación y el 32% ya acordaron la indemnización.

Como sabrán, el proceso expropiatorio es relativamente largo y complejo. En ese proceso, no siempre tenemos que esperar a la finalización del trámite para disponer de la tierra a fin de hacer la obra pública. Hay una instancia que se llama el "permiso de ocupación", ya sea por voluntad del expropiado que nos otorga la ocupación o mediante un proceso que se hace por vía judicial, que es la toma urgente de posesión.

En el caso de las vías férreas, hasta ahora no hemos tenido demasiadas dificultades con la ocupación -los propietarios están permitiendo la ocupación-, solamente siete expropiaciones tienen que ir a la vía judicial, no necesariamente por un problema de voluntad del propietario sino de documentación: no está toda, hay una sucesión que no se culminó o alguien falleció recientemente, un propietario que no aparece o cosas por el estilo. Estas situaciones, que no podemos resolver en la vía administrativa, las resolvemos por la vía judicial.

Las características de los predios que expropiamos son las siguientes.

El proyecto de vía férrea rectifica el trazado actual. Por lo tanto, es lógico que la mayoría de las expropiaciones sean parciales y pequeñas afectaciones de los predios linderos; se ensancha la faja o se rectifica una curva y se tocan los padrones linderos en forma parcial. El 79% serían expropiaciones parciales, el 6% son expropiaciones totales, y el 15% tiene que ver con la expropiación de terrenos remanentes inaprovechables.

Las expropiaciones totales, en general, son pocas pero importantes porque se producen en zonas urbanas. El criterio que utilizamos fue que si se trata de la vivienda y el trazado se la toca, se opta por la expropiación total por todos los perjuicios que les generaría una expropiación parcial, cortando la casa. Normalmente, las familias -en estos casos- hacen acuerdo de la expropiación total y, hasta ahora, tenemos buena relación con los expropiados.

Los terrenos remanentes inaprovechables se dan en las áreas rurales. Cuando se agranda el radio de una curva queda como una medialuna entre la

vía nueva y la vieja de alrededor de una hectárea, y la gente nos pide que les expropiemos ese remanente inaprovechable.

La distribución por departamento es la siguiente: Durazno es el menos afectado, con un 11% de los padrones, un 17% sería en Montevideo, un 25% en Canelones, y el que tiene más padrones afectados es Florida porque el trazado actual de la vía férrea va desde 25 de Agosto hasta el límite con Durazno; por lo tanto, atraviesa todo el departamento.

Otro elemento refiere a una innovación metodológica en lo que tiene que ver con las expropiaciones. Al ser un volumen tan grande de expropiaciones, cambia la relación con el expropiado. Antes, el trato era muy familiar porque eran bastante menos; con la experiencia de los funcionarios podíamos tener una atención personalizada. Como eso no es posible en un proyecto con tantas expropiaciones se formó un equipo social para hacer el primer contacto con los propietarios, buscando mejorar el relacionamiento. Dentro de las acciones del Ministerio, sin dudas la más odiosa es expropiar a las personas. Entonces, debemos hacerlo de la mejor manera y tratar de que la situación traumática que puedan vivir las personas sea la menor posible. Por ello se definió un equipo social que trabajó con los afectados.

Esto tiene que ver con la información geográfica. Fue un *software* libre que desarrollamos con la Facultad de Ingeniería, con el Plan Ceibal y con Gvsig. Cabe aclarar que Gvsig es un *software* libre de información geográfica creado por la gobernación de Valencia, y nosotros hicimos una adaptación para las Ceibalitas con el fin de que fuera usado para enseñar y aprender geografía con las nuevas tecnologías.

En tal sentido, para promover el uso de este *software*, realizamos un concurso para estudiantes de secundaria del que participaron varios liceos del país, y ocho fueron los que culminaron los proyectos. Ese concurso fue ganado por el liceo de Vichadero, segundo salió el de Atlántida y tercero el de Maldonado. Para darles una idea de los proyectos, el de Vichadero se llamó *Vichadero linda, Vichadero limpia*. El proyecto refería a un estudio sobre los contenedores de basura, novedad en el pueblo, pero que traían algunos inconvenientes: había contenedores desbordados, los perros sacaban la basura, etcétera. Eso fue una preocupación en el pueblo y los estudiantes del liceo analizaron esa problemática; fue analizada a través de un proyecto de información geográfica. Además, al haber ganado nuestro concurso, participaron en un concurso internacional que promovía la asociación Gvsig, y lo ganaron. Fue un proyecto muy lindo y de muy buen nivel.

Quiero explicar el geoportal de información geográfica. Se trata de un desarrollo que está haciendo la Dirección Nacional de Topografía pero pertenece al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Queremos resaltar esto porque a nosotros nos compete su administración y puesta en funcionamiento. La información geográfica es de todo el Ministerio y es importante que se conozca porque se maneja muchísima información. Cabe señalar que este portal tiene varios años en funcionamiento y que todos los años vamos agregando información para que esté a disposición de todos los usuarios. Tiene cuatro módulos: un visualizador, las aplicaciones, los metadatos y los geoservicios.

El visualizador sirve para ver toda la información geográfica. Si lo abrimos, podemos ver el Uruguay. En el lado izquierdo podemos ver las distintas capas que ya tenemos a disposición del público. En rojo tenemos las distintas herramientas para trabajar con el mapa. Allí podemos abrir una de las capas. Por ejemplo, podemos ver la de los convenios sociales. Además, si nos paramos en cada uno de ellos podemos ver toda la información del convenio social.

Otra capa creada por la Dirección Nacional de Topografía tiene que ver con los planos de Mensura. La idea es que todos los planos estén georreferenciados, es decir, que podamos entrar al mapa, ir al lugar que nos interesa e identificar qué planos de Mensura participan de ese punto del territorio. En este caso, sería con el número de padrón particular.

Tenemos distintos tonos de grises; si es blanco es porque el padrón no tendría plano de Mensura. Si es un gris claro es porque hay un plano y si es más oscuro es porque hay tres o cuatro planos. Si con la herramienta de identificación tocamos en el padrón correspondiente, aparece una nueva pantalla que dice qué planos corresponden a ese padrón. Inclusive, el plano se puede ver o se puede bajar en formato *PDF*. |Otra parte del Geoportal son las Aplicaciones. Existe una aplicación para cartografía en *Google Earth.* Otra aplicación son los Metadatos, que en general usa la gente que trabaja con datos, y es importante que sepan cómo se obtuvieron, quiénes trabajaron, la fecha, la calidad de la información; todo esto debe figurar para que la persona pueda usar los datos. Es decir, los metadatos son como la identidad de los datos, y eso figura en el Geoportal.

Por otra parte, están los Geoservicios: los WMS o WSS. En este caso, se pueden bajar los datos para trabajar en una terminal o se pueden usar directamente, en tiempo real, los datos que están en la nube. En general se trabaja así, porque los datos que se bajan al cabo del tiempo pierden actualidad. En cambio, utilizando los datos de la nube, se trabaja en tiempo real, y si en ese momento alguien estuviera modificando los datos, quien los esté usando lo estará viendo.

Sin duda, esta presentación del Geoportal fue muy rápida y somera. Yo mostré dos capas, pero hay más -transporte carretero, transporte ferroviario, transporte aéreo, transporte fluvial, información logística, etcétera- y con el tiempo irán aumentando.

Es decir, el Ministerio a través de este portal ofrece información geográfica, siendo uno de los organismos que aporta más datos geográficos para que el Estado pueda brindar a toda la sociedad información geográfica de buena calidad.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Sebastián Andújar)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ahora hará su presentación el director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Estamos presentando la planilla de ejecución del gasto por programas. Hemos ejecutado el 95% de lo asignado.

En primer lugar, queremos destacar el programa por el que se facilitó el transporte a aquellas personas que vivían a más de 250 kilómetros para

concurrir al Hospital de Ojos. En 2017 se asistió a 600 personas, sumando prácticamente 6.000 desde 2009 -en virtud del convenio que tenemos con el Banco de Previsión Social-, que representan el 10% de las personas atendidas en el Hospital de Ojos.

Las principales políticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el 2017 fueron el fideicomiso del boleto, el programa del boleto estudiantil gratuito, que se extendió a las zonas rurales en 2012, algunas acciones de impacto en el área metropolitana y la cancelación del Fondo de Financiamiento Suburbano I y la apertura del II.

El objetivo del fideicomiso es minimizar la incidencia del costo del combustible. El programa alcanza a unos 400.000.000 de boletos por año, integra a más de doscientas empresas de todo el país y su fundamento legal es el Decreto N 347. Sin duda, como muestra esta placa, el fideicomiso tiene un alcance importante para el conjunto de los usuarios porque, vuelvo a destacar, esta política impacta en la economía del usuario.

Se me ocurrió hacer una cuenta, porque hoy se dijo que había por ahí una cifra de US$ 110.000.000, tomémosla como cierta. Si multiplico US$ 110.000.000 por $ 31, cotización promedio del dólar, me da $ 3.400.000.000. Por otra parte, se venden 400.000.000 de boletos: 280.000.000 en Montevideo, 60.000.000 en la zona suburbana, 20.000.000 los interdepartamentales y 40.000.000 en el resto del país. Si divido los $ 3.400.000.000 entre los 400.000.000 de boletos que se venden, me da que el reintegro del combustible está incidiendo en $ 8,5 por viaje, pero como el viaje es redondo, son $ 17, y si los multiplico por los veintidós días hábiles, son $ 374 al mes, y por año, $ 4.488, y esto es lo que un usuario se ahorra del tipo de viaje que contrate en el año. Es decir, se trata de una política de muy alto impacto, y por este lado queremos hacer la lectura, porque acá está el beneficio: $ 8,5 representan casi el 30% de lo que actualmente cuesta un boleto en Montevideo.

Por otra parte, el programa de boleto estudiantil gratuito comenzó a aplicarse en 2005 para Canelones y San José y en 2006 se integró a todo el país. En 2011 se identificó que había alumnos que con dieciséis años no terminaban el Primer Ciclo y se les dio la oportunidad de extender la vigencia hasta los dieciocho años y en 2012 se incorporó el Segundo Ciclo, cuyo límite son los veinte años.

En este caso voy a hacer el mismo razonamiento: si tomo en cuenta los $ 340.000.000 que se gastaron en el año en 65.000 gurises, sus familias se ahorraron $ 5.230 en el año. |Esta imagen es para el caso de los rurales, que estamos en dos mil estudiantes, aproximadamente; esto representa los lugares a los que hay que ir con traslados de mayores distancias. Y también la evolución de cómo eso ha impactado en la política de transporte.

Una de las más importantes acciones del área metropolitana es la que estamos trabajando con Montevideo, Canelones, San José y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ahora, que todos están trabajando desde hace un tiempo con un sistema de equipamiento a bordo, apuntamos a tener una tarjeta que sea capaz de identificar el viaje en cada uno de los subsistemas, para que pueda ser indistintamente usada con todos los beneficios que su uso trae aparejado.

En el año 2017 se realizaron viajes combinados -me viene a la memoria- entre el área metropolitana y la línea 702, todo el parque de las ciencias. Se hicieron algunas acciones que permitieron mejorar toda la atención de esa zona, además, en un enclave logístico de la Ruta Nº 101, que no tenía ningún servicio derivado de ingreso por el corredor Rivera.

También tenemos el caso de la línea 759, que hace Pando y la Ciudad de la Costa, que permitió unir algunos barrios privados y otros del entorno como Villa Tata a través del camino de Los Horneros, con Colonia Nicolich, que indistintamente por un viaje del primer anillo permite cambiar de un ómnibus a otro en cada uno de los corredores, es decir, en Giannattasio, en la Ruta Nº 101 y en la Ruta Interbalnearia, con todo el beneficio que representa para esa gente.

En el caso de San José, se incorporó Libertad al área metropolitana; y también a Soca, que había sido una localidad que durante años no tuvo tratamiento metropolitano.

En cuanto a la aplicación de viajes zonales en los diferentes corredores comenzó en octubre de 2017 y hoy se extiende a todos los corredores este del área metropolitana con un boleto a $ 35, que si es contratado hasta un determinado límite, entrando en jurisdicción político-administrativa, no necesariamente tiene que abonar el primer anillo, que comienza en el kilómetro 32.

La otra política es el Fondo de Financiamiento Suburbano, porque entendemos que es una forma de tomar dinero para un sector que se mueve mucho en base al financiamiento, como es el transporte, que tiene mucho menos impacto desde el punto de vista de los intereses.

Se canceló el Fondo de Financiamiento Suburbano I, que se había hecho con la Ley N° 18. 878, de 2011, por una emisión de UI 210.000.000; debió haber terminado en 2017, pero finalizó en marzo.

Se hizo un nuevo decreto reglamentario tomando como apoyo la propia ley. En este caso la emisión se trabajó para UI 160.000.000 para atender a la renovación de la flota e incorporación de tecnología en las unidades y, de alguna manera, hacer frente a la cancelación del pasivo financiero, que a veces es bastante pesado en la gestión de flujos de fondos que tienen las empresas. Es con una amortización de 5% de los ingresos mensuales, a siete años con tasas preferenciales.

En realidad, esto lo vamos a encontrar en el 2018, pero estamos en condiciones de informar que la semana pasada se hizo la emisión en la Bolsa; para los UI 160.000.000 se ofertaron UI 315.000.000, por lo que hubo que realizar un corte de precio. Prácticamente a partir del mes que viene se comienza a amortizar los pagos que las empresas están cancelando con lo que les ha correspondido a cada una de las siete que participaron.

En esta imagen mostramos la evolución de la venta de los boletos y los ingresos. Ustedes ven que hay picos que muestran que se han llegado a ventas, por ejemplo en el caso suburbano, a setenta y seis millones, pero estamos cerrando el 2017 con sesenta millones.

Por distintos motivos hay una tendencia a la disminución en la venta de boletos. Indudablemente, el impacto del vehículo individual y otros aspectos vinculados a la utilización a la descentralización de pagos, el fenómeno de internet y no tener que realizar un viaje para hacer un trámite, han ido dimensionando los tipos de viajes.

Estamos mostrando el caso del sector interdepartamental, que en menor medida ha venido teniendo una leve caída. Diría que en el año 2017 no cayó, sino que empató.

En el caso de las políticas de cargas, nos apoyamos en la profesionalización del sector. Incorporamos un complemento, que es la guía de carga, que es el Sictrac, el avance del contrato para la implementación del sistema de pesaje en las rutas nacionales, y la seguridad vial y la protección del medio ambiente, que ejercitamos a través de las inspecciones de Inspección Técnica.

Lo que queremos mostrar con el transporte de carga es que movió 35.000.000 de toneladas, pero en realidad, el 73% de esa cifra, está integrado por forestal, pecuario y granos, en los porcentajes que allí se muestran.

Esto es bueno porque nosotros debemos identificar las cargas y ver la proyección que los expertos están dando para los años 2022 y 2027, a efectos de determinar cómo esa profesionalización del sector y todo lo que tiene que ver con su equipamiento y preparación se ponen a la altura de lo previsto. Es decir, 21% para el año 2022 y 39% para el año 2017.

En esta otra imagen vemos la evolución del parque desde el año 2010 al 2017 -si vamos hacia atrás veremos que el crecimiento es mayor-, que es del orden del 50%, es decir, de 22.000 a 34.000.

Esto explica cómo se ha podido hacer frente al desafío del incremento que han tenido las cargas en el país.

La guía de carga contribuye, fundamentalmente, a la formalización. Sus medios de emisión son los que se señalan en la imagen: vía *web*, grandes contratantes y otros sistemas simplificados. En el caso del transporte internacional se hace a través del manifiesto internacional de carga, documento de tránsito aduanero, que lo tenemos coordinado informáticamente con la Dirección Nacional de Aduanas a través del sistema Lucía.

Se trata de información básica: identificación de la empresa, vehículo, conductor, origen, destino, rutas, peso, tipo de carga, viajes, contratante y valor del flete.

En esta gráfica vemos cómo ha sido la evolución desde enero de 2016, aproximadamente. El color amarillo representa la *web*, el color azul es UPM y el rojo representa a Montes del Plata, que se integró a este sistema de emisión en línea a partir de noviembre de 2016. Podrán apreciar que ha superado notoriamente el movimiento de madera de UPM.

Aquí entro en lo que de alguna manera representa ser el Sictrac definido a través del Decreto N° 348, que incorpora la obligatoriedad, una vez que se hayan presentado todos los proveedores y culminado los plazos para la provisión de equipos. Es como la caravana de los animales. Esto es la trazabilidad, se va a colocar un dispositivo que permitirá tener identificado el

vehículo cuando está parado o en movimiento, con carga o vacío. Esto complementará la guía de carga con relación a la identificación. También contribuirá mucho con la formalización y se podrá cruzar mucha información para verificar -sobre todo la gente de Vialidad- cómo se está atendiendo la capacidad del servicio en cada una de sus rutas en función del uso del que están siendo objeto, de acuerdo con la durabilidad y vida útil que se prevé de ellas.

Para esto debemos ingresar con otra política, que es la preservación de la infraestructura. En diciembre prácticamente tendremos las veintiocho balanzas fijas instaladas en distintos puntos del país, más las dos móviles, que son las que nos permite cubrir aquellos lugares en los que zafralmente se vuelven más complicados o difíciles.

Para el año 2017, contra todos los pronósticos que decían que al haber más balanzas -se pasaba de veinte a treinta- iban a aumentar las multas, tenemos que de 2.353.888 vehículos controlados, solamente hubo infracciones por el peso en 9.442 vehículos, que representa el 0,4% de todos los que pasaron.

Quiere decir que es un sistema que está operativo las 24 horas del día, los 365 días del año. Además de las balanzas, va a completar la coordinación de un centro de control operativo, que estará ubicado en el edificio del Ministerio de Transporte, que en forma remota permitirá monitorear imágenes que se verán en tiempo real, independientemente de la vía de los reportes.

El segundo polo logístico en cuanto a movimiento de carga que tiene el país es el puerto de Nueva Palmira. Seguimos trabajando firme en ese esquema que, de alguna manera, reproduce el ordenamiento. O sea, camión que viene tiene que ir, ineludiblemente, a la playa de estacionamiento. Allí, hasta que no estén prontos los documentos electrónicos, no puede concurrir al triángulo de preembarque y, una vez ahí, es llamado a ingresar a cualquiera de los operadores portuarios.

En esta imagen se muestran los datos de lo que se movió durante 2017. Hubo 113.000 movimientos de camiones. Recuerdo que el año pasado fue muy fuerte para la soja en materia de rendimiento por hectárea. Eso queda reflejado en esos movimientos con promedios máximos de 637 camiones por día.

Al año siguiente esto cambia. El primer semestre, en materia de movimiento sojero en Nuevo Palmira, nos da 60.000 camiones y, en lo que va de enero a junio de este año, se movieron 29.000.

En cuanto a la inspección técnica vehicular, en el año 2017 se culminó la formalidad de los procesos licitatorios y hubo que dar alguna extensión de plazo para la instalación de dos plantas de última generación. Una, en el área metropolitana, en Progreso, en el camino Cuatro Piedras y, otra, próximo al ingreso a Mercedes, en la Ruta Nº 2. Son dos plantas fijas que complementarán las demandas de la zona del litoral, pero tampoco prescinden de las dos, que están rotando permanentemente unas diez veces en las localidades donde se instalan en coordinación con las intendencias.

En el año 2017, se realizaron 40.673 inspecciones y 13.317 reinspecciones. Esto muestra la evolución del parque automotor que se está inspeccionando. Indudablemente, lo que no crece son los ómnibus. El sistema

de ómnibus está regulado; funciona a través de concesiones mediante permisos. En la medida en que no se aumente el número de permisos, la flota lo que hace es sustituir, pero no aumentar, y menos en estos momentos en que se está verificando una menor venta de boletos.

En la siguiente imagen se muestra el movimiento de la carga en todos los pasos de frontera donde estamos presentes. Ha habido un incremento de los viajes: de 167.000, en 2016, se pasó a 195.000, en 2017. Se verifican lugares que han tenido un crecimiento muy grande, como el Chuy y Fray Bentos. Naturalmente, se ve la caída de Colonia, pero eso expresa únicamente que hasta que no se restablezca un sistema de Ro-Ro no hay cómo mover la carga por la frontera fluvial que tenemos con Argentina.

Como vemos, la cantidad de toneladas ha crecido. Hay unas 390.000 toneladas más, que se movieron a través de los pasos de frontera, comparativamente entre los dos últimos años.

En la parte aérea, las empresas que hoy están instaladas vienen llevando adelante los servicios de pasajeros y las compañías uruguayas que están operando dentro del marco regulatorio del sistema agrocomercial de pasajeros y de carga.

Esta imagen muestra el movimiento de pasajeros desde 2008 del Aeropuerto Internacional de Carrasco, del puente aéreo y de la Laguna del Sauce. Hay un hecho relevante en 2017: se vuelve a sobrepasar los dos millones que se tenían ya en el año 2011 en materia de conexiones a través del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Si bien en el puente aéreo no se ha llegado a los niveles de 2010 o 2011, ha habido un crecimiento de la misma forma que se verifica en la Laguna del Sauce.

Aquí se muestra el volumen de la carga ingresada y egresada por el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Son unas 30.000 toneladas entre las que entran y las que salen.

Aquí se observa el movimiento de pasajeros, a través de Colonia-Buenos Aires, Montevideo-Buenos Aires, Carmelo-Tigre, Salto-Concordia, Bella Unión-Monte Caseros y Nueva Palmira-Tigre. Se verifica que sigue a la cabeza, con un crecimiento importante, Colonia-Buenos Aires, pero Montevideo-Buenos Aires no se queda atrás. En la evolución, Bella Unión-Monte Caseros ha tenido un movimiento muy grande. Se toma una relación de 2015 hasta 2017. Colonia-Buenos Aires tiene casi 260.000 viajes más; seguramente, se ha visto incrementado por el crecimiento del turismo. También crece en 50.000 viajes Montevideo-Buenos Aires. Asimismo, vemos la evolución que va teniendo Monte Caseros-Bella Unión.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- ¿Cuánto significa el primer fideicomiso del gasoil? ¿Cuánto es el aporte por litro de gasoil? ¿Cuánto es el volumen total?

¿El Ministerio participó -supongo que sí, en base a que Fray Bentos es una de las ciudades que tiene mayor entrada y salida de carga- en la remodelación total -ya se está llamando a licitación- de los pasos de frontera? Ahí es fundamental la playa de estacionamiento de camiones porque realmente es un caos.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Creo que dí los datos de los kilómetros y de los litros. Por mes, a groso modo, son unos 10.000.000 de kilómetros y 30.000.000 de consumo de litros de gasoil. La cifra aproximada -tendría que verificar en la página de CND- debe andar en unos $ 250.000.000, que representan la erogación del reintegro del combustible.

La Dirección Nacional de Pasos de Frontera está llevando adelante una serie de reuniones de trabajo, actuando sobre un proyecto para Chuy, Fray Bentos y Río Branco en el que se está trabajando con un privado. En Rivera, se llevó todas las oficinas a un punto del límite de la Avenida Internacional, trabajando en un espacio físico muy distinto al que existía. Con la Dirección Nacional de Pasos de Frontera estamos integrando las reuniones de trabajo que están proyectando y viabilizando los costos, a través de distintos mecanismos. Nuestra idea es que en la parte que nos corresponde tiene que haber zonas donde puedan estacionar vehículos, pero no para quedarse, sino para hacer lo más rápido posible los trámites e irse con todos los servicios conexos, mejorando lo que actualmente se produce en materia de aglomeraciones y de imprevisiones en la planificación de los movimientos que hacen coincidir la llegada de turistas con el pasaje de la carga.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Días atrás consulté al ministro de Defensa Nacional y me dijo que la licitación ya estaba en marcha. Me temo que se haya hecho mucho hincapié -lo que está muy bien- en el turismo y no se haya tomando las precauciones necesarias. El transporte de cargas por el puerto de Fray Bentos es tremendamente importante; acá se hablaba de 1.500.000 de toneladas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tenemos déficit en los pasos de frontera en todo el país. Existe una preocupación justa y compartida en cuanto a la necesidad de dar las mejores respuestas, que son necesarias.

Desde hace algún tiempo venimos realizando reparaciones para mantener el funcionamiento en el paso de frontera de Fray Bentos, pero también en algún otro. El Ministerio de Defensa Nacional -responsable de la coordinación del paso de frontera- está promoviendo un cambio sustantivo. Concretar todo esto llevará tiempo, debido a las obras.

La saturación que se ha señalado se produce en determinados días o épocas en algunos pasos de frontera, particularmente en Fray Bentos, está vinculada al crecimiento del uso del peaje.

Alguna vez hemos comentado la importancia que damos a una iniciativa que existe desde hace muchos años de concretar un paso de frontera en la zona de Punta Chaparro, que se conecte con Zárate, en la República Argentina. Ese paso de frontera incluiría un puente relativamente chico sobre el río Uruguay, que deberá tener un gálibo importante para no obstaculizar el transporte fluvial. Ese proyecto nos permitiría conectar la zona del litoral sur -con gran movimiento de granos hacia Nueva Palmira- con el centro granelero de Argentina, en Zárate.

Debido a la situación que se vive, quizá no sea posible para Argentina ni para nuestro país abordar ese proyecto con recursos propios. Habida cuenta de que ya existe un paso de frontera en Fray Bentos, este, que significaría una

economía de más de 100 kilómetros para llegar a Buenos Aires, podría justificarse a través de un llamado para concesión de obra pública. Entonces, con un peaje que se establecería en ese puente, se podría abordar, por lo menos, la parte fundamental del costo de construcción de la obra.

El Gobierno argentino ha expresado muchas veces la importancia del puente y siempre ha dicho que están de acuerdo. Tienen problemas con los recursos, pero el ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda ha manifestado su voluntad de participar en un llamado con las características que he mencionado.

Si existe voluntad política por parte de los dos países, quizá la CARU -que tiene competencia binacional- sea la institución indicada para tomar en sus manos la promoción de una iniciativa de este tipo. Entiendo que sería bueno para la parte del Río Negro. De todos modos, si todo el mundo va a pasar por Fray Bentos, en la época de zafra, inexorablemente, tendremos cola en esa localidad.

Pasamos a la Dirección Nacional de Hidrografía.

SEÑOR NIETO (Andrés).- La Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene por objetivos promover el desarrollo de la actividad portuaria; administrar, mantener y desarrollar las vías navegables; gestionar obras públicas hidráulicas y la administración de los álveos de dominio público y la extracción de materiales. Para ello cuenta con diversas reparticiones en todo el país. En este momento tiene 318 funcionarios, es decir, 33% menos que en marzo de 2005.

En la pantalla estamos viendo el cuadro -que nos gusta mucho- que muestra la ejecución presupuestal entre los años 2000 y 2017. Como se puede apreciar en gráfícale diagrama de barras, el aumento ha sido sostenido, sobre todo en el caso de las inversiones, que está señalado en las barras celestes. A partir del año 2003 ha tenido un crecimiento permanente, con muy pequeñas oscilaciones.

(Ocupa la presidencia la señora representante Lilián Galán)

——En el cuadro que estamos proyectando ahora -tal vez no se puede ver bien- hay una síntesis de las principales obras realizadas por Hidrografía durante 2015, 2016 y 2017. Están divididas en proyectos de puertos, vías navegables e hidráulica.

Voy a mencionar las mayores. Hemos hecho obras de rehabilitación mayor en La Paloma, Punta del Este, Piriápolis, en la dársena Higueritas y un muelle para desarrollo de náutica deportiva en Villa Soriano. También realizamos obras que llamamos menores, porque son de equipamiento. Por ejemplo, en Punta del Este, el cerco de la explanada, y en Piriápolis, un transportador. El transportador es una máquina que permite que una vez que el *travelift* sacó la embarcación del agua, sea trasladada por el varadero. De esta forma se economiza espacio y libera al *travelift* para otra operativa.

En el Riachuelo se readecuaron los edificios. En el puerto José Carbajal hay un nuevo *travelift*. También se realizaron obras en Bocas del Cufré y se trató de solucionar un inconveniente generado en la escollera.

También queremos destacar los estudios hidráulicos, de evolución de líneas de costa, geofísica y viento que se hicieron para el puerto de aguas profundas.

Asimismo, se han realizado dragados en La Paloma, Villa Soriano, en el río Santa Lucía y en el Río Negro. En el área hidráulica tenemos la regulación hídrica de los bañados de Rocha, que comenzó hace unos años y se continúa en el tiempo. También mencionamos la represa que está en Canelón Grande, a la salida de la ciudad de Canelones, sobre la Ruta N° 5, que está bajo la jurisdicción de Hidrografía que, dado su estado, su antigüedad y su uso, tiene algunos problemas a solucionar.

Como esta es la rendición de cuentas de 2017, este cuadro está más detallado y figuran todas las obras que se han hecho por proyecto en ese año. No voy a referirme a cada una, pero el detalle está a disposición de los señores diputados. En el cuadro anterior figuraba lo relacionado con los puertos. En este, vemos las vías navegables e hidráulica, y finalmente el mantenimiento, la base de investigación y estudios, los equipamientos y todo lo que posibilita que la Dirección Nacional de Hidrografía cumpla su gestión. Abajo a la derecha hay un número que nos deja bastante satisfechos: llegamos al 99,82% del monto ejecutado. Solamente nos faltó el 0,18%, por lo que fuimos reprendidos por el señor ministro.

(Hilaridad)

——Este año -ya pasó más de la mitad- también tenemos obras previstas e inversiones, como lo muestran los números. Los voy agrupando, con el mismo criterio que al principio, en puertos, vías navegables e hidráulica. Estamos completando en La Paloma, y lo vamos a seguir haciendo, las instalaciones para pesca artesanal. En Punta del Este, estamos haciendo la reparación de las marinas 1 y 2 y de la estructura del soporte travelift. En Piriápolis, estamos completando la obra de construcción del muelle interior, marinas y muelles multipropósito. En Higueritas se está reparando una rampa. En Carmelo, está prevista la reparación de la explanada y la readecuación de oficinas y servicios higiénicos. En Puerto Sauce, está prevista la reparación de la explanada para varadero y uso del travelift y la construcción de infraestructura para los nautas.

En vías navegables, tenemos diferentes procesos de licitación o de adjudicación y de obra: el dragado en Carmelo, en el arroyo de las Vacas y en el Río Negro, en el Paso dos Hermanas. También se llamó a licitación para el desguace de embarcaciones abandonadas en el puerto de La Paloma -esa es la problemática que se mencionó en el análisis del articulado, porque se termina en un desguace que tiene un costo para el Estado- y se han renovado motores de las balsas. Uno de los cometidos sociales trascendentes de Hidrografía es mantener operativos los cruces de balsa en el Río Negro y en el Cebollatí donde no hay puentes y, si eso falta o falla, genera muchos problemas.

En hidráulica se continuará con las obras de los bañados de Rocha, con lo cual la licitación grande que se viene para reparación de averías.

Aquí vemos otro cuadro poco amigable, con la misma lógica de 2017: las obras de 2018 y el detalle de lo que se pretende gastar, desglosado. Otra vez

tenemos vías navegables, hidráulica y la parte de mantenimiento de programas y demás. Vamos a ver si podemos mejorar el porcentaje de ejecución este año.

Este cuadro, todavía más difícil de leer, contiene los cinco años. Es lo mismo, pero para 2015, 2016 y 2017 con números reales, y en colores figuran las columnas para 2018 y 2019, obviamente estimados, sobre todo lo de 2019. Lo de 2018 lo vamos monitoreando con la misma lógica.

Para no hacer tan pesada la presentación, vamos a mostrar algunas fotos de las obras que mencionamos que están en ejecución; algunas van a finalizar y otras van a seguir. En La Paloma se completaron las instalaciones de pesca artesanal, se recalificó el área terrestre y se realizó como contrato de otra obra. Abajo figuran más detalles.

En esta otra vista de La Paloma vemos una rampa para que las embarcaciones de pesca artesanal puedan subir a tierra a hacer reparaciones y mantenimiento. Se ve el detalle de esa rampa. Abajo figura la inversión estimada en este año para esa obra: $ 122.000.000, unos US$ 4.254.000.

Si pasamos a Punta del Este, vemos que se han reacondicionado los espacios exteriores, las instalaciones, se han construido edificios para la administración y se ha mejorado la zona de varadas y de servicios higiénicos de los nautas. En este año se han invertido $ 26.000.000, casi US$ 1.000.000, y vamos a seguir el año que viene.

Otra obra que está en marcha en este momento es la reparación de las marinas 1 y 2 -por eso no están operativas- y sus talones, que estaban deteriorados. Es una inversión importante, de US$ 5.708.000 este año, y se finaliza el año que viene. Pretendemos también reparar y hacer un mantenimiento extraordinario del muelle que está en la isla Gorriti, que tiene algunos problemas y carencias. Es una obra relativamente menor, pero de importancia. Siguiendo en Punta del Este, en la explanada donde está la zona de varada de las embarcaciones hay que reparar la estructura que soporta el travelift. El travelift es una máquina -ahora vamos a ver una foto- que permite sacar del agua los veleros y las embarcaciones, los cruceros chicos, y llevarlos a tierra para su mantenimiento y reparación. Esa estructura civil estaba con problemas y se está reparando. Se está aprovechando para ampliar la explanada y rectificar algunos muros de ribera. También vemos algunas fotos de Punta del Este y su estructura.

En Piriápolis, se ha reconstruido el muelle interior de la escollera, se construyeron tres marinas y un muelle multipropósito para embarcaciones de porte medio, que no existía. Eso ha permitido que el puerto de Piriápolis tenga más capacidad y ofrezca mejores servicios. Hay una zona de varadero, con su estructura de travelift para poder varar las embarcaciones. La estimación de inversión de este año es de $ 50.000.000, y el trabajo está en marcha.

Si nos desplazamos hacia el oeste, tenemos el dragado y la adecuación de la escollera de Bocas del Cufré, obra que planteó problemas de ejecución. Este año finalizó el recorte de la escollera y ahora hay que hacer un pequeño dragado.

En Juan Lacaze, en el puerto José Carbajal, vemos un travelift. Tiene la particularidad de que tiene una semana de armado. Se alquiló y se construyó

una explanada de hormigón, con todos los servicios, para que el travelift levante los buques del agua.

En Carmelo, en estos días empieza una obra de mejora de la explanada, con adecuación de muros. La inversión será de $ 32.000.000.

También tenemos problemas con las oficinas de Carmelo, que tienen cierto grado de deterioro. Este año las vamos a terminar de reparar.

En la dársena Higueritas -es el puerto deportivo vecino al puerto de Nueva Palmira-, una licitación que originalmente era del edificio, la estamos usando para reconstruir el muelle de embarque. De ese lugar sale el servicio de lanchas que va al Tigre, en Argentina. Aquí hay que mejorar el enrocado, una rampa de embarcaciones que tiene relativo deterioro y demás. Se está invirtiendo sistemáticamente, y este año lo haremos en el orden de los $ 24.000.000.

Queremos destacar, además, el futuro puerto de Atlántida. Como en todo puerto futuro, mucho antes de la construcción hay que hacer estudios del clima de olas, de las corrientes, de los vientos, etcétera. Ya hay algo hecho, pero pretendemos seguir estudiando. Estamos contratando estudios hidráulicos y sedimentológicos para, eventualmente, construir ese puerto. La inversión estimada de esos estudios es de $ 5.000.000 para este año y una cifra similar para el año que viene.

La siguiente imagen tiene que ver con algo que ya se mencionó: todo lo que se ha hecho tanto en estos tres años como en años anteriores para el estudio del puerto de aguas profundas. El ingeniero Colom mencionó algo durante el análisis de los artículos, pero creemos que merece una presentación aparte.

Esto es todo lo que tiene que ver con los puertos 2018.

Con relación a las vías navegables, podemos mencionar los dragados del Río Negro en el paso Dos Hermanas, en los altos y en los bajos. El dragado está prácticamente finalizado; costó de $ 4.300.000, es decir, unos US$ 150.000. Esta obra posibilita la navegación sin prácticamente ningún impedimento desde el puerto de Mercedes hasta el río Uruguay, que era algo muy pedido.

En el río Santa Lucía, el paso del Arriero siempre es complicado porque tiene poca agua y es bastante peligroso. Esa zona también se dragó. Ahora tiene más de 2 metros, por lo cual los nautas que utilizan el río Santa Lucía están muy contentos. También hay actividad comercial de areneras.

En la siguiente imagen vemos el dragado en el canal del sur de Isla Sola, a la salida de Carmelo, que también es necesario.

Aquí aparece el dragado de La Paloma -que mencioné hoy- y el desguace de los barcos, con la inversión estimada. También vemos los pesqueros que se van a desguazar.

También queremos destacar lo hecho en el varadero de Carmelo, que tiene cierta actividad. Allí hemos construido pancos para el desembarco de pasajeros y algún pontón. También mejoramos y mantenemos los remolcadores. Esto requiere una inversión permanente. Inclusive, hay una vieja

draga de vapor de cangilones, que está desafectada desde hace muchos años. En lugar de desguazarla, la idea es utilizar su balsa, su superficie inferior, para futuras obras.

En hidráulica, podemos mencionar las obras de derivación de las cañadas en Rocha. Vemos fotos aéreas que muestran la obra terminada, los canales y las represas, que permiten un ordenamiento y una captación de agua para derivar los caudales a las lagunas de la zona y no al océano Atlántico, a través del canal Andreoni, ya que eso deterioró la playa de La Coronilla.

Las siguientes imágenes tienen que ver con la limpieza y el acondicionamiento del estero de Pelotas.

Además, la hidráulica realiza estudios de transporte de sedimentos, con el fin de estimar la cantidad de material transportado en ríos y arroyos navegables. Esto es muy importante cuando se va a presupuestar una obra, porque el dragado no solo es de apertura: hay que mantenerlo todos los años en función de que se va aterrando, colmatando. En consecuencia, es deseable tener una estimación de esa cantidad por año.

En el 2019, también con esa misma lógica de agrupación, entran en escena proyectos nuevos muy interesantes que queremos destacar.

En Montevideo, mencionamos el puerto de Punta Carretas. En la zona vamos a hacer un pequeño puerto deportivo; después voy a mostrar alguna imagen.

En Punta del Este vamos a continuar la reparación de las marinas -como dijimos- y a mejorar los muros de las explanadas

En Fray Bentos haremos una obra nueva: la reconstrucción parcial del muelle Anglo, que es un monumento histórico.

En Dolores, llevaremos adelante la reparación del muelle comercial. Queremos tratar de facilitar la náutica deportiva, porque es un lugar muy bonito.

En Nuevo Berlín, vamos a reparar el muelle existente. Además, con una inversión en la parte deportiva vamos a tratar de levantar el turismo.

En Bella Unión, hay que reacondicionar el muelle, que está teniendo más movimiento de pasajeros que antes.

Ahora me voy a referir a las vías navegables.

Con respecto al dragado del puerto de yates de Colonia, debo decir que la licitación está por salir; se va a adjudicar el año que viene.

Además, hay que completar el trabajo en Isla Sola, en Carmelo, realizar una rampa en La Charqueada -la existe está bastante estropeada- para mejorar el servicio de balsas, y continuar el acondicionamiento del varadero de Carmelo.

En hidráulica, seguimos con las averías. Ese trabajo va a continuar por unos años más porque requiere una inversión muy grande, que se hace de manera escalonada. También es importante mejorar la represa de Canelón Grande.

El siguiente cuadro muestra lo que pretendemos gastar en 2019.

Para terminar, les voy a mostrar algunas fotografías.

Aquí aparece el futuro puerto de Punta Carretas. Vamos a aprovechar la infraestructura que quedó de cuando se realizó el Plan de Saneamiento Urbano II y se colocó el colector. Se va a mejorar la escollera y a realizar una explanada de servicios y algunas marinas. La inversión será importante: $ 150.000.000. Pretendemos que eso esté en obra el año que viene. En la imagen vemos detalles del proyecto ejecutivo.

En Dolores, hay una dársena comercial que en una época tuvo navegación de cabotaje. Difícilmente la vuelva a tener, pero podemos darle un uso deportivo. La inversión estimada es de $ 35.000.000.

En esta imagen vemos la obra en el Anglo. El muelle tiene un gran peso histórico: por acá se exportó al mundo *corned beef* y otros productos que realizaba el Frigorífico Anglo. Ahora, es un muelle deteriorado. Pretendemos reconstruirlo en parte y darle alguna utilidad deportiva para que quede como paseo y como testimonio de lo fue. La licitación está por salir. La inversión es de aproximadamente $ 40.000.000.

En Nuevo Berlín, es necesaria una pequeña mejora del muelle y de los atraques.

En Bella Unión, las obras son similares. En ambos casos, se trata de inversiones menores, pero importantes.

Con respecto a las vías navegables, destaco el dragado del puerto deportivo de Colonia. Se trata de una obra necesaria porque en algunos lugares se está aterrando. El costo es de unos $ 30.000.000.

Aquí vemos la balsa de La Charqueada, que mencioné. Esta es la parte que está del lado de Rocha, que es la más deteriorada.

También hay que hacer algunos pequeños gastos de mantenimiento en el varadero de Carmelo.

En hidráulica, aquí figura la parte de la licitación grande de averías, lo que hay que mejorar del canal, la construcción de una estructura que consta de un acueducto y represa, y trabajos asociados. Acá hay una imagen de la represa de Canelón Grande; por arriba va la Ruta N° 5 -o sea que no solo es una represa sino que es una ruta-; tiene algunos problemas estructurales propios de los años que tiene; nada grave, pero la tenemos que mantener y recuperar.

Tenemos más información de amarras y de ingresos, pero dejamos por acá por si hay alguna pregunta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si no hay comentarios o preguntas, pasamos a la Dirección Nacional de Vialidad.

SEÑOR COLA SEVESO (Leonardo).- La presentación que organizamos para hoy no los va a aburrir con el listado de obras, que está disponible. Vamos a hacer una presentación de números y una presentación sobre los mapas de las obras más importantes y los criterios generales que se aplicaron para intervenir cada uno de esos corredores.

Las obras o contratos viales no empiezan y terminan en un año; en general son contratos de varios años. Habitualmente venimos a presentar el

estado de avance de las obras no en un año en particular, no una foto de 2017, sino una foto de lo avanzado en el período, independientemente de que las obras que se hicieron en 2017 y el presupuesto ejecutado lo tenemos y los números se van a mostrar.

En cuanto a la evolución de la inversión por año, estos son números del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Me gustaría hacer una puntualización sobre qué significa "números del Ministerio de Transporte y Obras Públicas" y cómo se generan. La inversión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se totaliza o sumariza para estas planillas en base a lo efectivamente ejecutado, o sea, lo que se puso en la carretera, lo que se certificó y lo que, efectivamente se gastó del presupuesto. Cada obra, cada contrato, tiene un plan de flujo y tiene un plan de avance; ese plan de avance lo va certificando cada director o cada equipo de dirección de obra, luego lo eleva a la Gerencia de Obras, que es la que valida, con el Plan de Avance y con lo efectivamente realizado en campo en cada una de las obras, lo que va a pagarse por presupuesto o por CND. Esto es lo que totaliza la información que vamos mostrando. O sea que la información que se presenta tiene un respaldo de un certificado o de muchos; no son números estimados, sino exactos.

En el año 2017, la inversión total en el sector vial fue de US$ 480.000.000, básicamente centrada en obras nuevas y en contratos de mantenimiento. Lo interesante es que elevamos la cantidad de contratos de mantenimiento, empezamos a mantener rutas que históricamente no se trabajaban con contratos de este tipo -las rutas secundarias y las terciarias, que muchas veces se mantenían por Administración-; se llegó a un estándar de estado tal que ameritaba recuperar, en parte, lo que no tenía resto de vida útil y a mantener para proteger la inversión.

Entonces, de 2016 a 2017, hay una suba importante -más que duplicada- en la inversión en contratos de mantenimiento, en obras, en puentes. En general, el número nos ubica prácticamente al doble de la inversión histórica que está en el entorno de los US$ 250.000.000.

Este escalón de 2017 nos permitió ponernos a tiro en el cronograma de inversiones previstas y ajustar nuestros indicadores, que en 2017 fueron bastante deficientes.

Con respecto a la inversión acumulada, estamos casi en los US$ 1.000.000.000 -US$ 966.000.000, con más precisión- de inversión en el rubro vial, que se traslada a obras. Lo que corresponde efectivamente a obras es un monto de US$ 824.000.000 y en cuanto a la distribución hay una inversión muy importante en los corredores internacionales, cuyo estado hoy es bueno o muy bueno. También hay una inversión importante en la red primaria, pero lo que debemos resaltar es que aquellas redes secundarias o terciarias, que en algún caso eran hasta caminos de tosca, con muy poco tránsito, con el aumento del movimiento de carga se convirtieron en vías productivas -muy productivas en algunos casos-, y esto nos obligó a empezar a tratarlas de manera diferente. Entonces, hasta 2017 hay un volumen de inversión muy importante en redes secundarias y terciarias -que históricamente se concentraba en corredores y redes primarias-, lo que empezamos a llamar red productiva.

A nivel de corredores internacionales, tenemos prácticamente la totalidad cubierta con contratos de mantenimiento. Estos contratos, que habitualmente llamamos a licitación, son contratos crema. La modalidad de crema es un contrato de mantenimiento con obras incluidas que permite proteger la inversión existente, la vida útil remanente de los tramos que así lo ameritan, y recomponer los tramos que necesitan una rehabilitación total.

Si hablamos de obras, en 2015-2017 hay una concentración muy importante de algunas obras que, inclusive hoy, todavía están en desarrollo. Vamos a hablar del corredor internacional de la Ruta N° 2, que se rehabilitó en un buen trecho -prácticamente en su totalidad- desde Cardona hasta Fray Bentos.

Hoy por hoy, estamos trabajando sobre las Rutas N° 12 y N° 23. En este período se culminó un intercambiador en la intersección del corredor Ruta N° 1 y Ruta N° 2 -se inició en el período anterior- y hoy estamos haciendo una obra muy importante que faltaba para completar el corredor desde Rosario a Ruta N° 1.

El corredor de Rosario a Ruta N° 1, en el momento en que empezamos a trabajar la obra, tenía seis metros de ancho con árboles de los dos lados. Tenía un tratamiento bituminoso y era un corredor muy utilizado a nivel turístico, muy peligroso de utilizar y muy difícil de mantener. Hoy por hoy es una ruta que se está conformando en 9,20 metros de ancho, 7,20 metros más banquinas; se ensancharon dos puentes importantes y se hicieron desmontes para eliminar algunos puntos de la altimetría que la hacían bastante peligrosa. Se llegaron a rellenar algunos puntos con un volumen impresionante de material. Hoy por hoy, estamos en condiciones de decir que a principios de 2019 el corredor de Ruta N° 2 estaría en su totalidad rehabilitado.

En cuanto a la Ruta N° 3, también tiene muchísimas inversiones. Se rehabilitó de San José al norte un tramo de unos 10 kilómetros. Luego hay unos 14 kilómetros con vida útil remanente. Después hay un trecho hasta Trinidad que se rehabilitó en su totalidad. De Trinidad en adelante hacia el puente de Río Negro, hacia Andresito, hoy por hoy se está haciendo una obra de 52 kilómetros en hormigón. Es una zona con una historia muy problemática, con ahuellamientos habituales muy profundos que, hoy por hoy, con la solución en hormigón, se resolverá totalmente.

Siguiendo hacia el norte, se han hecho inversiones muy importantes. En el departamento de Artigas, prácticamente se rehabilitó toda la Ruta N° 3; era un debe bastante importante. Se trata de un tramo de ruta que tenía poca circulación, pero con el tiempo se ha llenado de camiones y era muy difícil de mantener.

Por otra parte, se hizo la planta urbana de Bella Unión con una rotonda de ingreso, con dos baterías de semáforos. Además, se le dotó de un acho importante, de banquinas, de senda peatonal, se hizo un pasaje mucho más seguro por Bella Unión.

Asimismo, se hizo una inversión muy importante en contratos de alumbrado en Ruta N° 3. Todos podrán ver en la transparencia los puntos que no voy a detallar; después los leeré uno por uno si a los legisladores les interesa.

La Ruta N° 3 tiene una inversión muy importante.

Luego, en la Ruta N° 5 se hicieron algunas rehabilitaciones. Sobre Montevideo se hicieron recapados casi hasta Canelones, en realidad, hasta Progreso. Este año está previsto hacer recapados hasta Canelones. Hay recapados en Florida y en Tacuarembó. Además, se ensancharon todos los puentes angostos y se reforzaron para los trenes de 48 toneladas. Si no recuerdo mal, son 7 puentes en total.

Asimismo, se hizo un intercambiador entre Ruta N° 5 y Ruta N° 48, lo que también generó una mejora de seguridad importante. Hoy por hoy, estamos encarando otros puentes que lo vamos a ver en el período 2018/2019.

En cuanto a la Ruta N° 8, también tiene una inversión importante. Ustedes saben que estamos trabajando fuertemente en la doble vía entre Pando y la Ruta N° 11. También estamos trabajando en la Ruta N° 101 que está dentro del corredor de Ruta N° 8.

Luego, entre la Ruta N° 8 y la N° 9 hicimos un empalme; es una mejora de seguridad importante. También se hizo el recapado de la Ruta N° 9, lo que algunos llaman ramal Los Cardos.

En la Ruta N° 9 hicimos una inversión importante en recapados hasta la ciudad de Rocha prácticamente. Se trabajó en una mejora de la seguridad y de la capacidad de la ruta, y en terceras vías. Se hicieron dieciochos puntos de terceras vías en Ruta N° 9 que están dando un muy buen resultado.

Por otra parte, se hicieron empalmes como, por ejemplo, el de Ruta N° 39 y Ruta N° 9; luego otro empalme en la Ruta N° 9, en la salida de Frade, al este de San Carlos. También el empalme de Ruta N° 9 y la N° 104.

También hicimos una mejora en el empalme de Las Garzas-Los Caracoles. Hay algunos puntos de iluminación.

Se hizo el empalme en la entrada de La Coronilla y el puente de La Coronilla que se terminó a fines del año pasado. Allí se generó un sistema muy cómodo en el puente y en la entrada de La Coronilla que era bastante peligroso.

En la Ruta N° 11 también tenemos recapados en San José.

En Ruta N° 1 lo más importante que se hizo fue una serie de puntos de iluminación, el *bypass* de Ecilda Paullier y el puente de Rosario que lo estamos por terminar ahora, pero lo veremos un poco más adelante.

Como red primaria, tenemos varios contratos de mantenimiento que son bastante nuevos. Hicimos uno que ocupaba buena parte de la Ruta N° 26. En realidad, costaba muchísimo mantener esta ruta; eran contratos livianos que hacían un bacheo. Empezamos a hacer obras en la Ruta N° 26, y hoy estamos trabajando desde Paysandú hacia Tacuarembó, con la rehabilitación muy avanzada hasta el kilómetro 113. Están adjudicados los 90 kilómetros siguientes de ruta y ya está la empresa trabajando en dos tramos.

El tramo entre esta empresa y la Ruta N° 5 está prácticamente por terminar. En ese tramo se incluyó el empalme de rotonda Argentina dentro de Tacuarembó.

En cuanto a la Ruta N° 30, creo que en setiembre estaríamos terminando -si el tiempo nos ayuda- el tramo de la Ruta N° 5-Masoller. Terminamos dos tramos desde Artigas hacia el este de 22 kilómetros cada uno. Hoy estamos trabajando en la zona urbana de Artigas que es una extensión de este proyecto. Estamos haciendo la zona urbana en mezcla y reestructurando dos rotondas dentro de Artigas que mejoran la distribución del tránsito. Antes eran empalmes simples.

Lo otro que tiene destaque son los trabajos hechos en Ruta N° 8 desde Treinta y Tres hacia Melo. Allí se rehabilitaron 88 kilómetros en total con ensanches y terceras vías, lo que ha cambiado sustancialmente el estado de la ruta en ese tramo.

Respecto de las rutas productivas, o sea, rutas secundarias y terciarias, básicamente podemos decir lo siguiente.

En la Ruta Nº 27 tenemos una inversión muy importante en curso entre Rivera y Ruta Nº 28 y un pequeño contrato de mantenimiento en adelante.

Es de destacar la rehabilitación de la Ruta Nº 20, desde la Ruta Nº 4 hasta la Ruta Nº 3. Hoy por hoy, el proyecto está en un 75% de avance. Ya se hizo la base y se está haciendo el asfalto en ese tramo.

A su vez, está licitado y adjudicado todo el resto de la Ruta Nº 20, en dos tramos. O sea que se va a completar desde la Ruta Nº 3 hasta la Ruta Nº 24.

En cuanto a la Ruta Nº 25, arrancamos en Young y estamos yendo hacia el norte. La idea es llegar a la Ruta Nº 90 con una rehabilitación total. Estamos trabajando desde la Ruta Nº 90 hacia Guichón con un plan de emergencia, pero estamos licitando la totalidad de esa Ruta; eso lo veremos en 2018-2019.

Respecto de la Ruta Nº 105, el tramo desde la Ruta Nº 2 hacia Dolores está finalizado.

La obra de la Ruta Nº 12 se terminó sobre fines de 2016. Es un tramo de 40 kilómetros en hormigón, que incluyó la entrada y *by pass* de tránsito pesado de Ombúes de Lavalle.

Se hizo una rehabilitación parcial de la Ruta Nº 55 hasta la Ruta Nº 21. Y en las Rutas Nº 21 y Nº 50 también hay obras importantes. A su vez, está la obra de la Ruta Nº 23 a la altura de Flores.

Asimismo, hay algunas obras en el área metropolitana que después veremos con más detalle cuando ampliemos.

Se completó en su totalidad la rehabilitación de las Rutas Nº 13 y 39. Estamos terminando en estos momentos la rotonda de la Ruta N° 13 y la Ruta Nº 15, la Ruta Nº 15 hasta la Ruta Nº 19 y esta última hasta su mitad. La zona donde termina la ruta que rehabilitamos se llama San Luis al Medio. En la Ruta Nº 14 también hubo una rehabilitación importante.

Cabe mencionar lo de la Ruta Nº 6, desde Sarandí del Yi al norte y la Ruta Nº 19, desde la Ruta Nº 14 a la Ruta Nº 43.

También hay un plan de emergencia en la Ruta Nº 17.

A su vez, debemos destacar lo de las Rutas Nº 10 y 16. Se rehabilitó la totalidad de este corredor turístico. Es una ruta muy angosta que hacía muchos años que no tenía inversión. Hoy por hoy, se rehabilitó en su totalidad. Estamos haciendo un proyecto de la rotonda de La Pedrera. Hicimos un empalme de Aguas Dulces. El empalme tenía un viejo diseño, bastante peligroso. Estamos pensando en iluminarlo.

A su vez, hicimos el puente insumergible de Los Adobes, en la Ruta Nº 16, entre Aguas Dulces y Castillos. Había un paso en Los Adobes que prácticamente era un badén, con algunos caños, que se inundaba cuando caían dos gotas de agua, dejando a Castillos desconectado de Aguas Dulces. Actualmente, ahí hay un puente de 60 metros insumergible y estamos cerrando ese circuito.

La inversión en obras en la red productiva es de 173.000.000, los contratos de mantenimiento de 92.000.000 y tenemos una inversión de 16.000.000 en puentes.

Algo que encaramos en este período fue la rehabilitación de algunas rutas transversales al país. Algunas rutas, históricamente, tenían muy poco mantenimiento. Identificamos que tienen uso y que la carga las utiliza mucho. Entonces, básicamente, trabajamos en la Ruta Nº 26 -hoy decíamos que estamos rehabilitando la totalidad del tramo de Tacuarembó a Paysandú; a fin de este período quedará la totalidad terminada- y estamos haciendo la mitad de la Ruta Nº 20. Vamos a rehabilitar el resto de Ruta Nº 20 y ya adjudicamos dos nuevos contratos para unir la Ruta Nº 20, desde la Ruta Nº 3 a la Ruta Nº 24.

La Ruta Nº 14 está dentro de una PPP.

También hay que decir que estamos trabajando en la Ruta Nº 81 -que figura en otro gráfico-, que es una perimetral exterior de Canelones y desde la Ruta Nº 11 a la Ruta Nº 5 se hizo en hormigón. Al día de hoy, se está terminando con una rotonda en Ruta Nº 5. También se va a seguir la Ruta Nº 81 al este. Ya hay un contrato adjudicado y la idea es hacer la mayor cantidad de ruta posible para ese anillo que, increíblemente, es utilizado, no solo por la carga, sino por el turismo. Hay muchísimos argentinos que van a este por esa ruta. Ahora van a tener una comodidad mayor y una ruta en muy buenas condiciones.

Las inversiones sobre la Ruta Nº 11 son las habituales. Es una ruta a la que no le sacamos el ojo de encima. Ya hicimos algunas inversiones en San José en este período que pasó, pero ahora estamos encarando algunas otras inversiones más.

Esta diapositiva siempre la presentamos en etapa de rendición del año. Esto sí corresponde específicamente al año 2017.

Básicamente, lo que es obra implica US$ 87.000.000. Después tenemos subsidios, intermediaciones -o sea, todo lo que es funcionamiento-, lo que da una inversión total de US$ 207.000.000 y se traduce en una ejecución del 99,89% de la estructura presupuestal de Vialidad.

SEÑORA VIEL (Stella).- ¿Ejecutaron todo?

SEÑOR COLA SEVESO (Leonardo).- Ejecutamos todo; si hubiera más, hubiéramos ejecutado más.

La gráfica que vemos nos da la inversión acumulada del sector. En estas tres primeras columnas está lo que mostramos en la transparencia anterior. Esto no tiene subsidios; es efectivamente inversión vial. Y vemos que a nivel de presupuesto de vialidad, en 2007, llegamos a US$ 87.000.000.

La columna siguiente es contrato CND-MTOP.

La inversión total en el año 2017 es de US$ 369.173. Esos son los datos oficiales efectivos de inversión en obra.

Después, tenemos las concesiones a privados, que básicamente, son las inversiones en las Rutas Nº 5, Nº 101 y Nº 8, que fueron de US$ 24.237.000, y se centran en algunas obras de recapado en la Ruta Nº 5, pero fundamentalmente, en la obra de doble vía de la Ruta Nº 8. Es así que en 2017 tenemos una inversión final de US$ 480.000.000 y una inversión acumulada en el período de US$ 966.000.000

Si graficamos todo esto, podemos ver que en 2017 casi duplicamos la inversión de 2016 y que casi duplicamos la inversión histórica del sector.

A continuación, mostramos algunas fotos de la rotonda en hormigón de la entrada de Mercedes; es parte de la obra de Ruta Nº 2. En otra foto se puede observar el tramo de Ruta Nº 8; creo que estamos viendo el reciclado al norte de Treinta y Tres.

Vemos las rotondas que hoy estábamos comentando de las Rutas Nº 9 y Nº 104, y se pueden ver los tejidos: calzó exactamente en la faja y no hubo que hacer expropiaciones; optimiza cien por ciento el espacio disponible. Se puede apreciar la rotonda que está en la Ruta Nº 9, pasando San Carlos. Esta rotonda está al este de San Carlos, avenida Frade. Históricamente, era un empalme muy raro. Se reestructuró y se cerraron las ramas. Habitualmente, había accidentes porque la gente hacía el giro en U y volvía hacia atrás, en una vía abierta. Ahora quedó una rotonda lenta, segura, amplia y muy cómoda para los camiones.

Hay una batería de tres rotondas que se hicieron en ese punto. Se puede ver la rotonda de la Ruta Nº 39. La Ruta Nº 39 se recuperó en su totalidad: 70 kilómetros desde la Ruta Nº 13 hasta la Ruta Nº 9. Se puede observar la rotonda que empalma dentro de la Ruta Nº 9, y la salida hacia San Carlos. Allí se termina la jurisdicción nacional. Esta rotonda también se hizo sin expropiaciones. Usualmente, se expropiaba para mantener el ancho de faja. Entendimos que había que cambiar el criterio y que no había necesidad de ocupar parte de los predios que, inclusive, estaban dedicados a una actividad productiva. Entró una rotonda dentro de los estándares de seguridad aceptados.

En cuanto a la inversión en el período 2018-2019, estamos tomando 2018 como un pico. Tenemos prevista una inversión de US$ 536.000.000, fundamentalmente centrada en obras. Para 2019 estamos previendo una inversión de US$ 457.000.000. Quizás valga la pena decir que no se está previendo ningún otro tipo de inversión que no sea la de los contratos de presupuesto y de la CVU. No estamos manejando inversiones PPP. Eso seguramente levante la inversión para 2019, de manera importante.

¿A qué apostamos para la ejecución de 2018? Vamos a arrancar desde el norte. La inversión en corredores internacionales implica US$ 380.000.000; en primaria, de US$ 103.000.000 y, en red productiva, de US$ 409.000.000. Seguimos apostando a que la red productiva levante su estándar. Esta inversión implica, como obras importantes a destacar, completar la Ruta Nº 30. Actualmente, estamos apuntando a completar la Ruta Nº 30 entre el tramo de Artigas y Ruta Nº 5, para fines de este año. Ya empezamos algunas obras entre Artigas y la Ruta Nº 3, concretamente en los puentes. Hay cuatro obras, en particular, que se licitaron conforme a la financiación Focem. Vale decir que es un proceso bastante lento y burocrático, en el que intervienen muchos actores. Si bien estamos seguros de que vamos a arrancar esas obras este año, posiblemente demoremos un mes o un mes y medio más para concretar el inicio de las obras. Son obras que están atrasadas porque el proceso Focem es lento de consolidar; va lento, pero seguro. Hoy por hoy, Focem ya aprobó la totalidad de los llamados y de las adjudicaciones. Esta semana fueron al Tribunal de Cuentas las adjudicaciones, y esperamos que en un mes y medio ya estemos en la cancha.

Tenemos previsto hacer una buena inversión en la Ruta Nº 4, que es complementaria a la Ruta Nº 30 y que, junto con la Ruta Nº 31, es una salida hacia el sur que tiene Artigas. Se trata de un corredor productivo y que los conecta con Salto directamente.

También apostamos a hacer inversiones importantes -o consolidarlas- en la Ruta Nº 3, al norte; actualmente, las obras ya están en funcionamiento. Vamos a consolidar ese viejo tramo de la ruta en los últimos 50 kilómetros hacia Artigas. Tenemos obras en la Ruta Nº 3, en Salto, en un contrato de mantenimiento que tenemos adjudicado.

Vamos a completar la Ruta Nº 26. Ya están arrancando dos contratos de mantenimiento, con obras iniciales muy importantes, que ocuparán los 90 kilómetros que estaban faltando adjudicar de los 200 kilómetros entre Tacuarembó y la Ruta Nº 3, o sea, entre Tacuarembó y Paysandú.

En cuanto a la Ruta N° 20, estamos terminando el tramo de la Ruta Nº 4 y de la Ruta Nº 3. Estamos empezando dos contratos adjudicados entre la Ruta Nº 3 y la Ruta Nº 24, para completar el corredor de la Ruta Nº 20. Este era un corredor de tránsito pesado, que se utilizaba menos porque el estado de la ruta no era muy bueno y, cuando llovía, el tránsito se tornaba muy difícil para los camiones. Hoy, el estado de la Ruta Nº 3, al este, es muy bueno, a pesar de que no se terminó el asfalto; se hizo una base muy buena con piedra caliza, que es muy circulable. Se estaría terminando con estos dos contratos al este.

Con respecto a la Ruta Nº 5, ensanchamos la totalidad de los puentes angostos; los pasamos a 48 toneladas, para los nuevos trenes de carga. Nos falta ensanchar un solo puente, que está en jurisdicción departamental: el del arroyo Cuñapirú. Estamos coordinando con la Intendencia de Rivera, porque se trata de una ruta nacional, y es muy difícil que las intendencias encaren este tipo de obras. Vamos a duplicar el puente del arroyo Cuñapirú, en convenio con la intendencia, cuyo ensanche y aumento de capacidad aseguraría completar las obras del corredor.

Quizás una de las inversiones más importantes que tuvimos en este período fue la de la Ruta Nº 7. Hoy, estamos iniciando tres contratos en la Ruta

Nº 7, que van a cubrir la totalidad de 90 kilómetros, hasta Batlle y Ordóñez. Estos contratos incluyen tres puentes, el ensanche y el refuerzo de dos puentes intermedios, a la altura de Alejandro Gallinal. Ya hicimos un total de 15 kilómetros entre Casupá y Reboledo, que inauguramos a principios de este año. Ensanchamos y reforzamos algunos puentes pequeños, al sur de Reboledo. Hicimos el puente nuevo de El Sauce, con una inversión bastante importante, que hoy ya está operativo. Hubo algunos problemas en los accesos, que generaron algunas quejas; contratamos las obras del puente, y la de los accesos la hicimos con otro contrato, pero se nos desfasaron las obras un par de meses. Hoy, los accesos están resueltos.

Una obra muy importante a destacar es la recuperación de la Ruta Nº 12, al este de Tala. Es un tramo de 30 kilómetros de ruta. A la altura de Ombúes de Bentancur, esta ruta entronca con Ruta Nº 108, que también se rehabilitó y se está terminando en estos momentos. Estamos por iniciar la obra de la Ruta Nº 80, hasta la Ruta Nº 108, que completará ese corredor. A su vez, estamos iniciando la obra de la Ruta Nº 12, hasta Minas, en el tramo nacional, que implica unos 30 kilómetros de ruta.

En la Ruta Nº 1 estamos terminando el puente sobre el arroyo Rosario, que se inaugurará a principios del próximo mes. Hicimos una inversión muy importante en el baipás de Ecilda Paullier, qua ya está terminado e inaugurado. Estamos por iniciar algunos recapados al oeste de la ruta, a la salida de Colonia. Estamos trabajando en el empalme del General; hay dos empalmes que finalizarán en los próximos meses. Estamos por iniciar -ya tenemos el proyecto terminado- el ensanche del puente sobre Riachuelo, que es el último puente angosto que queda en Ruta Nº 1. Hay ocho o nueve puntos de iluminación; hemos finalizado, arrancando con la iluminación desde el entronque con Ruta Nº 5, hasta el puente sobre el río Santa Lucía. Estamos recuperando el puente viejo sobre el río Santa Lucía, obra patrimonial que necesitaba un trabajo importante de recuperación. Hoy, estamos sustituyendo todas las vigas que están en malas condiciones; son 70 toneladas de vigas. Estamos arenando el puente, reparando la calzada, pintando, y lo vamos a iluminar. Asimismo, se terminaron los intercambiadores de los caminos Tomkinson y Cibils, que también corresponden a las obras de 2017. Solo en la Ruta Nº 1, la inversión fue de US$ 38.000.000, que se van a completar en 2019.

En las fotos que mostramos se puede apreciar el puente de Rosario, que está hermanado con el puente viejo, que acaba de terminarse. Se está por inaugurar. Se demolió el histórico puente blanco. Ha cambiado la fisonomía de la zona con esa obra.

Fueron importantes las inversiones en la zona central de la Ruta Nº 3, el *white topping* desde Trinidad hacia Río Negro y las obras al norte. Está pendiente una inversión total de US$ 59.000.000, entre los años 2018 y 2019.

Hoy, hay 16 kilómetros de hormigón terminado en la Ruta Nº 9; la obra prácticamente va a un ritmo de 900 metros por día, gracias a las tecnologías que hoy se están incorporando al mercado. Ellas nos permiten aumentar la productividad y obtener resultados muy importantes.

En la Ruta Nº 7, de los 90 kilómetros que van a estar habilitados, estamos por arrancar el tramo entre Fraile Muerto y la Ruta Nº 26, tramo muy

viejo y utilizado, con una vida útil perimida. Sobre fin de año estaríamos terminando el puente de Fraile Muerto. Los puentes de Quebracho y de Sarandí del Quebracho sobre la Ruta Nº 7 ya se terminaron.

En Montevideo, hay que destacar el puente de El Sauce, que está finalizado.

Quedan pendientes US$ 34.000.000 para el corredor, que vamos a hacer entre los años 2018 y 2019.

Otra vía a destacar es la Ruta Nº 8; esperamos rehabilitarla prácticamente en su totalidad durante este período. Hoy se está trabajando al norte de la ciudad de Melo y prácticamente hay un tercio de obra iniciada. Si bien tiene un contrato de mantenimiento, la idea es que desde Aceguá hasta Melo se complete en su totalidad. De Cerro Largo a Treinta y Tres es la obra que inauguramos.

Al sur del departamento de Lavalleja y al norte de Melo, hay un contrato que está en funcionamiento que, básicamente, es de rehabilitación y de terceras sendas. Las terceras sendas en la Ruta Nº 8 -como vimos- se están haciendo en el tramo Treinta y Tres-Cerro Largo, y dan muchísimo resultado. Se trata de un tramo muy trabado, con muchas irregularidades altimétricas y geométricas. Las terceras sendas descomprimen y dan muchísima agilidad.

En las imágenes mostramos algunas fotos de la Ruta Nº 8. Allí vemos el tramo Treinta y Tres-Melo, y la foto de una tercera senda.

También observamos la Ruta Nº 26.

Con relación a los corredores internacionales, continuaremos realizando los mantenimientos, por un total de US$ 182.000.000.

Vamos a hacer obras nuevas, fundamentalmente en la Ruta Nº 3 y en la Ruta Nº 5; la Ruta Nº 8 también tendrá alguna obra nueva.

En los corredores transversales vamos a consolidar la inversión sobre las Rutas Nº 30, Nº 20 y Nº 26.

En la Ruta Nº 25, hay que terminar de hacer el tramo hasta la Ruta Nº 90. En esta última vía también estamos licitando el tramo Guichón-Paysandú, y se está realizando alguna obra mayor, también contratada.

En la Ruta Nº 11 tenemos una rehabilitación importante a la altura del Santoral.

En la zona metropolitana, San José no está teniendo problemas en este tramo. Tenemos algunas obras terminadas en la Ruta Nº 23 y en la Ruta Nº 45. La Ruta Nº 11 está rehabilitada en este tramo. La Ruta Nº 1 no tiene problemas, pero sí tiene obras de rehabilitación. Básicamente, nos centramos en Montevideo, Canelones y algún tramo de Minas.

En la siguiente imagen se muestran los mantenimientos que tenemos contratados.

La Ruta Nº 60, desde Pan de Azúcar hasta Minas, está intervenida en su totalidad, y ha sido ensanchada; se trataba de una ruta angosta, bastante peligrosa. Hoy, tiene un ancho de 9 metros, con banquina, y se está

terminando el asfalto; actualmente, está en veda por el frío, pero se retomará en el mes de setiembre. Esperamos que a fin de año esta obra finalice.

Es importantísima la obra del puente Minas Viejo, sobre Minas. Este puente se inundaba, y hoy prácticamente se está terminando la obra, con 80 % de avance. Este puente, junto a la obra del empalme de la Ruta Nº 12, generará una zona que no sufrirá los embates de las inundaciones, y nos dará más seguridad y comodidad en ese punto.

La obra de la Ruta Nº 12, entre Tala y Ombúes de Bentancur, tiene un avance de 50%; la obra de la Ruta Nº 108 tiene un avance de 80%, y se está por iniciar la obra de la Ruta Nº 80, que termina de cubrir este tramo.

En la siguiente imagen mostramos un tramo de la Ruta Nº 81, que ha sido licitado a fines del año pasado y se ha adjudicado. Esta ruta se hizo de hormigón, y va desde Santa Lucía hasta la Ruta Nº 5. Hoy, se está trabajando en la rotonda de hormigón de la Ruta Nº 5 a esta altura.

Se terminó el empalme con el puente Santa Lucía y también se hicieron algunas pequeñas obras de ingreso a esta ciudad.

Se va a continuar la Ruta Nº 81, hacia el este. También se hará el tramo de la Ruta Nº 33 que se muestra en la imagen, que es el único tramo en tosca que queda en la actualidad.

La obra de la Ruta Nº 32 está por finalizar, desde camino Mendoza hasta la Ruta Nº 11.

En la siguiente foto mostramos el recapado de la Ruta Nº 5, hasta Canelones; debemos hacer el recapado con la concesión desde Progreso hasta Canelones.

Hemos iniciado una obra en la Ruta Nº 48, desde la Ruta Nº 5 hacia la Ruta Nº 36. Estamos en un 50% de avance de obra en el empalme con la Ruta Nº 36, aunque hay algunos problemas de corrimiento de servicios, que resolveremos a corto plazo.

Tenemos previsto hacer un tramo de la Ruta Nº 33.

Es importante destacar que a partir del mes de setiembre vamos a retomar fuertemente las obras en la Ruta Nº 101, para empalmar con la Ruta Nº 108.

La obra en la Ruta Nº 108, desde Pando hasta Canelones, tenemos previsto terminarla sobre fines de año. Esta vía tiene varios empalmes en hormigón, por ejemplo, a la altura de Ombúes y de la Ruta Nº 80.

Tenemos algunas obras que hoy están en pleno funcionamiento.

Se terminó el puente sobre el arroyo Pando, que hoy se utiliza para desviar el tránsito de la obra, porque se está haciendo recapado sobre la vieja ruta.

También tenemos algún recapado al inicio de la Ruta Nº 11, a partir de la Ruta Nº 108.

En la zona metropolitana hay alguna pequeña obra más. Nuestra idea es terminar la totalidad de puentes y de alcantarillas que estamos haciendo sobre la Ruta Nº 7, con ensanche y refuerzo.

En la gráfica que mostramos se puede observar la inversión total del período 2015-2019. La inversión total prevista es de US$ 1.960.000.000.

Por otra parte, queremos hacer una referencia sobre nuestros indicadores. Me refiero a una situación que revirtió el estado de los indicadores de 2016. Hoy, el estado de confort está levemente por encima de la meta prevista. Entendemos que vamos a llegar al final del período en la misma situación, sin tomar en cuenta las inversiones de PPP. Estas inversiones mejorarán sensiblemente ese indicador.

En cuanto al indicador de patrimonio vial con respecto al valor recomendado por la Cepal, que es muy común de América Latina y nos compara con otros países, estamos dentro de los rangos recomendados. Superamos la situación de 2016.

A nivel de kilometraje señalizado, también estamos en una buena situación. Se han demarcado horizontalmente 4.213 kilómetros de ruta. Es importante destacar que eso es prácticamente la mitad de la red vial nacional. Hemos hecho un 35% con demarcación en caliente, que da una vida útil superior a la demarcación en frío. Vamos a llegar a la meta del final del período y posiblemente mejoraremos un poco más en el correr de 2018-2019.

A nivel de luminarias, la situación es la misma. Este indicador en 2016 ya era bueno. En 2017 se despegó. Llegamos prácticamente a la meta del período en el año 2017 y vamos a superarla. Tenemos previsiones de llegar a unas 5.700 luminarias nuevas en el período 2015-2019.

Estamos haciendo un profundo cambio de tecnología. Iniciamos varios proyectos con tecnología ESCO. Tenemos la satisfacción de decir que hace quince días aprobaron el primero a nivel vial, que incluye los accesos a Montevideo. Esperamos que en lo sucesivo esos proyectos se vayan concretando, ya que implican que con el ahorro en energía pagamos el cambio de tecnología, de sodio a led.

Con respecto al kilometraje de la red productiva, estamos casi en la meta 2017. Rehabilitamos y reconstruimos 485 kilómetros de red vial productiva presupuestal.

A nivel de la corporación vial, llevamos más de 800 kilómetros que se suman al número anterior, por lo que tenemos una rehabilitación acumulada de 1.250 kilómetros de red productiva.

Estas fotos que estamos viendo corresponden a algunas de nuestras obras. Esta es la rotonda de la Ruta Nº 81 y la Ruta Nº 5.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Las PPP tienen un tope del 7% del PBI como inversión en contrataciones y un 5 ‰ para pagar anualmente, que se puede comprometer el gobierno.

Estuve viendo las PPP que hay. La de la cárcel ya está terminada; son US$ 100.000.000. Las Rutas Nº 21 y 24 y los otros corredores viales ascienden a US$ 549.000.000; la infraestructura educativa, jardín de infantes y CAIF a US$ 48.000.000; las escuelas y polos tecnológicos a US$ 79.000.000 y el ferrocarril central a US$ 825.000.000. Si sumamos todo eso -excepto que haya otros proyectos PPP que acá no estén- da US$ 1.600.000.000. Están esos dos topes; uno da bastante más que US$ 1.600.000.000. Pero me preocupó un

informe que salió de KPMG, que dice que podría estar comprometiéndose lo que se puede hacer para adelante. Dan a entender que el tope del 7%, con todos los proyectos que existen hoy, ya estaría comprometido y que, por lo tanto, a futuro podría haber un aumento del PBI que significara el aumento del 7% o que bajaran los proyectos PPP y se fueran liberando créditos, pero con posibilidades de pago anuales; eso llevaría varios años.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El director dijo que la inversión vial 2015-2016 fue bastante deficiente. A confesión de parte relevo de prueba, dice el dicho. Diría que la inversión vial fue un poco más que insuficiente: entre 2010 y 2016. Si miramos año a año la inversión vial por relación tonelada-kilómetro, advertimos que es menor al año 2002. Esta causa demuestra el profundo atraso vial que tenía nuestro país a comienzo del período.

Hemos analizado las cifras expresadas en la rendición de cuentas y en las distintas web oficiales del gobierno: Ministerio de Transporte y Obras Públicas y OPP. Mantuvimos una buena reunión con el señor ministro y el equipo de vialidad hace cuestión de dos meses -en mayo- y allí analizamos extensamente las inversiones en vialidad. En ese momento, dijimos al señor ministro que veíamos que no se iba a cumplir el Plan Nacional de Infraestructura ni tampoco el plan nacional de obras viales anunciado en el año 2015. Si bien reconocemos que las cifras de inversión vial el año pasado aumentaron sustancialmente, si hacemos la comparación con los años 2015 y 2016, advertimos que no se llegará a cumplir con la meta fijada por el gobierno para el período. Aún es insuficiente superar el rezago vial. Eso no se hará realidad, como se auguró al comienzo del período.

En esa ocasión, también dijimos que veíamos algunos inconvenientes a futuro, que veíamos difícil que se mantuvieran los niveles de inversión del año pasado. Días atrás, vimos con sorpresa algunas declaraciones del director de la OPP, contador García. Habla de un 56% de avance de obra. Pero además en una conferencia agregó un 3% de obras PPP, cuando muchas de ellas no están empezadas; tienen cierre financiero o están en las vueltas de la burocracia. Es una verdadera innovación considerar como avance de obra, obras que no han empezado.

Creo que detrás de esto existe voluntad de mostrar un avance de obra que no se condice con la realidad. Sería mejor decir las cifras reales de obras; en algunos casos habrá que valoraras y en otros preocuparse, pero hay que hablar de cifras reales. No tiene sentido mostrar cifras que no son verdaderas porque apenas uno empieza a analizar los distintos ítems se da cuenta de que lo que se plantea no es cierto. Se habla de obras de infraestructura portuaria por US$ 360.000.000, y US$ 170.000.000 corresponden a obras privadas, de empresas privadas, en zonas francas. Si seguimos con ese criterio, en poco tiempo, la planta de UPM -no las horas conexas- vendrá como inversión en la rendición de cuentas.

Entendemos que es importante separar la paja del trigo y analizar en este cuarto año de gobierno cuál ha sido la inversión en las distintas materias y, en este caso, la vial, que es sumamente importante para el desarrollo del país. Se trata de un reclamo que venían haciendo los distintos sectores productivos y también los vecinos. Para el desarrollo de cualquier país es

fundamental contar con una infraestructura acorde a sus niveles de producción y expectativas de desarrollo.

Si tomamos en cuenta los kilómetros de ruta concesionada y la inversión anual hecha por la CVU, veremos que en 2009 la red tenía 1.600 kilómetros y la inversión fue de US$ 220.000.000, lo que nos da una inversión anual de US$ 137.500 por kilómetro. En 2017, para 2.679 kilómetros con el anuncio de una inversión de US$ 367.000.000 nos da 137.000 kilómetros por año. Me podrán decir que creció la red de la Corporación Vial; eso es cierto, pero esas rutas antes se mantenían por otra modalidad.

Nosotros decimos que la suba no ha sido proporcional al presupuesto nacional. Recordemos que a comienzos de la década pasada teníamos un presupuesto que estaba en el orden de los US$ 2.000.000.000 y hoy estamos superando los US$ 15.000.000.000; la inversión del Estado en materia de infraestructura no ha subido. Tenemos claro el panorama, y en este cuarto año de gobierno podemos decir, con absoluta seguridad, que es así.

También nos ha llamado la atención las diferencias existentes entre los números expresados. En la información que nos envía el Poder Ejecutivo sobre la inversión vial de la CVU vemos que el año pasado estaba situada en US$ 367.000.000. Sin embargo, cuando vamos al prospecto de emisión de deuda que hace la Corporación Vial del Uruguay en abril de 2018 -es información que está chequeada, que se le da a los inversores- aparecen US$ 268.000.000. Es decir que hay US$ 100.000.000 de diferencia. ¿A qué obedece esa diferencia? ¿Cuál es la cifra real? ¿Son los US$ 367.000.000 que se le brindó al Parlamento o los US$ 268.000.000 que se brindó a los bonistas?

Por otra parte, hemos visto que la participación de la Dirección Nacional de Vialidad en la obra pública vial es cada vez menor. El año pasado, la CVU ejecutó 80% de la obra vial y el 20% restante quedó para las otras modalidades. Este año está previsto que se encargue del 84% quedando solamente un 16% para las otras modalidades: Vialidad, PPP y alguna concesión. Se habla de récord de obras, pero nosotros no lo vemos en los números.

Creemos que la Corporación Vial del Uruguay es un instrumento válido; hay que ver cómo se utiliza. Si bien es una forma de captar fondos para realizar obra pública, en este caso, vial, creemos que se está transformando en un ministerio privado de obras públicas. Como ya hemos dicho, creemos que la obra vial se ha ido canalizando casi en su totalidad -de acuerdo con los números de estos años- en la Corporación Vial del Uruguay. Nos parece muy importante que la Corporación, como cualquier organismo que maneja dineros públicos, tenga los controles necesarios, ya que está manejando cifras muy importantes. Hacemos especial énfasis en esto.

Por otra parte, en lo que respecta a la inversión vial de las PPP -recién el diputado Lafluf hacía algunas referencias interesantes al respecto- solamente se ha ejecutado un proyecto. Es sabido que existe notorio retraso en esta materia. Además, aquí también hay un tema de planificación anexo.

Cuando comenzó el período, el plan de obras viales presentado por el Gobierno se asentaba básicamente en tres patas: las PPP, la inversión en vialidad y la CVU. Por dificultades propias del sistema y por atrasos vinculados,

por ejemplo, a la actualización de la legislación de las PPP, vimos que esta modalidad dio pocos resultados y fueron muy pocas las obras que se pudieron llevar adelante; únicamente la PPP vial de las Rutas N° 21 y N° 24 que empezó durante el Gobierno del presidente Mujica.

El estado de conservación de las rutas nacionales es un indicador interesante que nosotros hemos manejado varias veces, tanto en la Comisión de Presupuestos como en la de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Lamentablemente, desde 2016 no se ha actualizado la información en la web del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Creemos que es importante contar con dicha información, ya que permite evaluar el estado real de las rutas.

Por otra parte, hay informes de la Unasev que no son alentadores en cuanto a la seguridad en las rutas nacionales. El informe de 2017 muestra un incremento en el número de fallecimientos a causa de accidentes de tránsito, respecto a 2016; 56% de los siniestros con fallecidos se produce en rutas nacionales. Estos datos nos deben preocupar a todos.

Asimismo, nos ha llegado información de que se habrían realizado estudios con algún instituto europeo, sobre seguridad en algunos paquetes de rutas nacionales, cuyos resultados no habrían sido auspiciosos. Nos gustaría que el ministro nos confirmara si eso es cierto.

No nos vamos a extender sobre el fideicomiso del boleto porque al comienzo de la sesión ya hicimos referencia a dicho tema.

En la rendición de cuentas aparecen algunos artículos, por ejemplo el 310 -que no está acá-, vinculado a las inversiones con UPM. Podría decirse que, en algunos casos, se trata de daños colaterales. Toda la vida hemos estado a favor de inversiones como la planta de UPM, que favorecen el desarrollo del país. Pero eso se produce porque contamos con las condiciones para generarlo, es decir, leyes de forestación, de puertos, de zonas francas, de inversiones, que generan interés en los inversores internacionales; y celebramos que sigan viniendo. Pero, lamentablemente, siguen apareciendo gastos conexos que evidencian que todavía no tendremos claro cuál será efectivamente la inversión que tendrá que hacer el Estado uruguayo para llevar adelante estas obras, de acuerdo con los compromisos que ha asumido con la empresa UPM.

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor diputado: quiero informarle que el artículo 310 no corresponde a este Ministerio, sino al de Economía y Finanzas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estoy contento, porque creo que esta jornada larga y cansadora va a ser esclarecedora. Conocía las proyecciones que los directores iban a exponer -sabemos que es difícil mantener la atención durante tanto tiempo-, pero quedé pensando que podíamos hacer llegar esta información a los interesados en muchos de estos temas, porque estoy seguro de que no son de conocimiento general. Estoy muy contento, además, por la exposición que termina de hacer el director nacional de Vialidad, porque finalmente, y después de muchas reuniones que hemos tenido en el edificio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y en otras instancias de esta Comisión integrada, se ha desinhibido y ha hecho una

enumeración incompleta de las obras que actualmente están en marcha en el Uruguay. Él hizo referencia a algunas de las ciento cincuenta obras en las que en este momento se está trabajando en los distintos puntos mencionados del país, y se quedó corto, porque hizo una mención general de las obras de alumbrado, y claramente los indicadores muestran un crecimiento bien importante, en avenidas y rutas bien importantes. No las mencionó, porque esos también son proyectos de obra que están en marcha. Entonces, estoy contento porque me parece que este es un lugar en el que merecen abordarse todos estos temas para procurar profundizar en la información. La verdad es que hemos aprendido, hace bastante tiempo, que el pozo que se tapa deja de ser noticia, porque la noticia es el que falta tapar. Pero para tapar los pozos se necesita una decisión de inversión importante y trabajar durante bastante tiempo -en algunos casos se molesta a la ciudadanía mientras se desarrolla la obra- a efectos de tener un resultado.

Cuando llegamos al Ministerio -no cuando éramos jóvenes, sino ahora que somos viejos- vimos que había muchos problemas en materia de vialidad y mucha demanda, y nos propusimos no hacer comentarios públicos ni tocar el bombo, sino trabajar. Hay índices que demuestran cómo estaban las rutas en 2005, cuando llegamos al Ministerio, y cuál era el nivel de evaluación que se hacía en aquel momento. Por cierto, esas evaluaciones quedaron muy atrás, porque la calidad general de las rutas mejoró, pero era insuficiente. En el 2005 bastó con el puente del río Santa Lucía, con la perimetral, con la doble vía de la Ruta N° 1 -que se habilitó en ese entonces efectivamente-, para que prácticamente todos pensaran que se estaba haciendo lo que antes parecía que no se podía. Y resulta que, cuando llego en 2015, ya no se trata de hacer una obra puntual ni de la Ruta N° 30, que vamos a inaugurar en noviembre de este año -por cierto, vamos a invitarlos a todos ustedes-; ya no se trata de ese conjunto de rutas que se está haciendo de nuevo de punta a punta, como la Ruta N° 8 o un conjunto de obras. El 8 de agosto vamos a inaugurar el puente de Rosario -están todos invitados-, pero además, ese día, vamos a inaugurar la Ruta N° 22, incluyendo el tramo que es jurisdicción departamental pero que hemos acordado con el intendente y el alcalde de Tarariras. Cuando una persona va por la Ruta N° 22 o por cualquier otra y encuentra un pozo o la ruta en mal estado no se detiene a preguntar si es jurisdicción de fulano o de mengano. Habíamos hecho los tramos de ruta nacional y quedaba en Tarariras un tramo en malas condiciones, y entonces lo hicimos, como hicimos el de Solís, en la Ruta N° 8. Vamos haciendo tramos de ese tipo, colaborando con las Intendencias, más allá de que la jurisdicción en materia departamental ha pasado a la OPP y ya el encargado de repararlas no es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el 2015 lo que necesitaba el país no era que se hicieran rutas de a una, puentes de a uno, cortar cintas y sacar fotos. Por cierto que es bienvenido que se terminen y se inauguren, pero lo que se necesita es levantar el estándar general de la vialidad del país. Tenemos que cambiar el sistema vial del país y colocarlo en un nivel superior. Esa es una tarea que no la va a terminar este Gobierno, por mejor que trabaje, y por más obras que haga Cola. Esta es una tarea permanente que el país necesita. Viene de lejos, pero por delante tenemos mucho trabajo para seguir defendiendo la infraestructura del país, que tendrá que mantenerse y superarse en el futuro. La infraestructura del Uruguay

vial no es un desastre. Últimamente, he leído muchos artículos que dicen que la inversión prometida es inalcanzable, que hablan del Gobierno infrainversión, que dudan de las cifras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; editoriales que hablan de las rutas y que dicen que las obras no se terminan nunca porque demoran, en algunos casos, dos y tres años. Pero también he leído artículos de personas que no son del Gobierno como, por ejemplo, de Nicolás Lussich, que analizan objetivamente y dicen que las inversiones en infraestructura avanzan. Podrá tener o no todas las informaciones, pero hace un análisis equilibrado que ayuda a la discusión, al intercambio, a encontrar soluciones. Yo sé que los dineros disponibles son insuficientes para el nivel de infraestructura que aspiramos tener -y está bien que aspiremos a tenerlo-, pero debe reconocerse que las inversiones realizadas, aun siendo menos de las que teóricamente se necesitan, se están notando en toda la República, en todos los caminos. |Hay ciento cincuenta obras. Algunas rutas se van mejorando y no de cualquier manera.

También tengo acá los informes del 30 Congreso de la Vialidad. La Asociación Uruguaya de Caminos hizo un informe sobre vialidad, en el que figuran las opiniones de la Cámara de la Construcción, de Anetra y de los ingenieros Lucio Cáceres y Nieto. Allí se expone una serie de informaciones que, si bien no son para cantar victoria, corresponde tener en cuenta. Por ejemplo, con respecto a la densidad de la red vial, se establece que estamos muy ubicados en América y en el mundo. En cuanto a la densidad de la red vial en relación a las personas, estamos en segundo lugar. Recién un diputado reclamaba nivel de confort, y estos ingenieros independientes, no nosotros, destacan en este libro que se puede conseguir en Internet, que más del 80% de las rutas internacionales son muy buenas y que el resto son buenas, que en la red primaria, más del 60% son muy buenas y el resto, buenas, y que tenemos problemas en la red secundaria y en la terciaria. ¿Por qué tenemos problemas en la red secundaria y en la terciaria? Lo aprendimos prontamente con el intendente de Río Negro cuando discutimos mil veces cómo enfocar el problema de la Ruta Nacional N° 20.

¡Los uruguayos no sabían que la Ruta N° 20 existía, hasta que se instaló Botnia en Fray Bentos! Tampoco sabían que existía la Ruta Nacional N° 55; nunca le había preocupado a ningún vecino de Ombúes de Lavalle. Durante treinta y cinco o cuarenta años nadie le hizo nada a la Ruta N° 55; ni siquiera se le tapaban los pozos porque no era necesario. Sin embargo, llegó Montes del Plata que con todo lo que aporta -todos reconocen que así es- demolió la Ruta N° 55. En el período anterior y al principio del nuestro, intentamos mantener la ruta poniéndole recapados, riegos y demás, pero no había posibilidad de hacerlo. El problema es que en el país se multiplicó por cinco el volumen de carga. Esto hizo que aumentara el número de camiones -sobre todo, de cuarenta y ocho y cincuenta toneladas- que corren por la ruta. Pasan uno cada dos o tres minutos, y destrozan las rutas. Al destrozar las rutas, se pone de manifiesto que aquellas rutas secundarias y terciarias, se llamaban así porque no tenían un paquete estructural suficiente para soportar ese tipo de transporte. Eso es lo que tenemos que ir mejorando a la vez de seguir levantando el estándar de las rutas nacionales e internacionales.

No quiero poner ejemplos en este sentido, porque ya habló del tema el ingeniero Colom. Sí digo que, además, tenemos que ir rehaciendo y

reactuando sobre las rutas. Eso es lo que se está haciendo en la Ruta Nacional N° 24 norte y en la Ruta Nacional N° 25 a Menafra. Eso es lo que se va a hacer en la Ruta N° 55: se está levantando y se están haciendo de vuelta las bases. Es un trabajo costosísimo, porque recién sobre esa nueva base se va a poder poner una capa de rodadura que soporte las nuevas características del transporte, que ha cambiado en el Uruguay. ¡Por suerte ha cambiado! Ha cambiado porque crecemos. Esto se suma a los problemas que se analizaban hace unos años, cuando se sacaba la conclusión de que era insuficiente la inversión disponible. Es decir que este problema se ha agudizado.

Entonces, ¿qué voy a decir acá? ¿Que la inversión es suficiente? ¡No! Es insuficiente. Para un ministro de Transporte y Obras Públicas la inversión siempre va a ser insuficiente.

Sin embargo, tendrán que admitir que tal vez como nunca hay una expresión de voluntad de trabajo para recuperar la red y colocarla en un nivel que, obviamente, habrá que mantener en el futuro, lo que podremos hacer controlando la situación y evitando los puntos críticos.

La Ruta Nacional N° 30 -lo he dicho mil veces- no es la ruta por la que circulan más camiones ni más carga, pero es la más conocida de la República. ¿Por qué? Porque hubo demanda, porque hubo reclamos. No digo que eso estuviera mal; las obras eran necesarias ya que algunos tramos estaban en condición deficiente. Lo cierto es que la inversión que se está haciendo en la Ruta N° 30 la va a colocar en el nivel que Artigas merece. En su momento, hubo un argumento que me conmovió: que Artigas era la única capital departamental que no tenía una ruta de primera que llegara a la ciudad. La obra está prácticamente culminada; solo quedan algunos tramos por hacer. En noviembre, vamos a inaugurar la Ruta N° 30 desde la Ruta N° 5, pasando por Tranqueras, el repecho de Pena, Masoller, la Croqueta, y vamos a terminar en Artigas. Allí se van a encontrar con una rotonda de ingreso a la ciudad, que va a estar pavimentada. Además, al salir para la Ruta N° 4 -tantas veces reclamada-, se van a encontrar que también está recuperada. Y cuando salgan del puente, enseguida de Artigas, van a encontrar que hay tres contratos para la reparación del pavimento de la Ruta N° 30. Esos tres contratos -como se explicó, tienen financiamiento del Focem-, van acompañados de dos obras que son realmente importantísimas para el Uruguay: el puente Tres Cruces y el puente Cuaró, uno de ellos con cuatro kilómetros de terraplén para que no se inunden nunca más. De esta manera, se va a poder circular de Bella Unión a Rivera por una ruta nacional buena y sin la posibilidad de que se corte el tránsito. Eso se está haciendo.

A esto hay que agregar que la Ruta N° 3 al norte, en Bella Unión, ya se recuperó. Hay obra contratada y ya se recuperó hasta la frontera. Además, supongo que se está terminando la rotonda de ingreso a Bella Unión.

Entonces, hay una estrategia desarrollada para invertir recursos. Desde luego, procuramos sacar el mejor resultado de todos los recursos que tenemos para que las rutas nacionales levanten su estándar, para que vayan quedando cada vez menos rutas de segunda o de tercera y para que vayan lográndose respuestas a los futuros problemas del Uruguay. |Para eso no solo hay que trabajar estos cinco años -cosa que nos hemos dispuesto a hacer en la medida de nuestra capacidad de todo tipo, también física-, también hay que preparar el

futuro. Por eso hay una serie de proyectos importantes -que no existían en la Cartera y que estamos concretando- que no vamos a tener la posibilidad ni los recursos para hacer nosotros.

Recién tuve la tentación y les hice el comentario del puente de Chaparro; ese es un tema, pero hay distintos proyectos que nos apasionaría hacer, pero bueno, seguramente en el Uruguay, que seguirá caminando y creciendo, vendrán quienes los hagan y no van a tener que esperar, como pasa en algunos momentos, cinco años para empezar de vuelta. No; muchos de los proyectos van a estar esperando para que quien agarre el relevo pueda seguir trabajando y bien utilizando los recursos disponibles.

De acuerdo con el número de inversión que se maneja, efectivamente pensamos que en el quinquenio vamos a poder llegar con recursos propios y con la Corporación Vial del Uruguay a cerca de los US$ 2.000.000.000. Si a eso le sumamos el viaducto -que ya está adjudicado; se están haciendo los trámites preparatorios, la habilitación ambiental y demás para que empiece la obra-, que nos va a ayudar a separar el tránsito del Puerto de Montevideo del resto del tránsito de la rambla, que se estima en unos US$ 130.000.000 y que ya está adjudicado a un consorcio integrado por cuatro empresas nacionales, estaremos rondando los US$ 2.050.000.000 o los US$ 2.100.000.000. En el caso de que no nos dé el tiempo para que quede totalmente terminado el viaducto -es lo más probable- habrá que prorratear para ver qué parte queda en este período.

Desde luego que a nadie duele más que a mí lo que hemos ido aprendiendo respecto a la participación público-privada. Cuando comenzó este período había US$ 1.590.000.000 que eran los que se iban a hacer con la CVU y los que se iban a hacer con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y su presupuesto, y ahora estoy hablando de que nos tiramos a llegar a US$ 1.900.000.000, US$ 1.960.000.000, US$ 2.000.000.000 e inclusive un poco más. Hemos hecho un gran esfuerzo y la Corporación Vial del Uruguay -de la cual también vamos a hablar-, en un trabajo que no habíamos logrado en el período anterior, de colaboración y de complementación, alcanzamos estas cifras y de ese modo disimulamos, en la mayor medida posible, que no teníamos el conocimiento suficiente para que funcionara.

Las PPP son un instrumento adecuado e imprescindible para el Uruguay de hoy, pero más para el Uruguay que viene. Las inversiones en infraestructura de distinto tipo van a exigir al Uruguay buscar recursos. La ley es buena, pero como toda buena ley -así como toda buena máquina- necesita ajustarse a las necesidades del lugar, del momento, de las condiciones. ¿Saben cuál es la dificultad que tiene, que hemos ido aprendiendo? La dificultad es que la realización de todo el trámite es engorrosa, es exigente, porque ata por más de veinte años la obra y el mantenimiento, porque las empresas locales no están muy acostumbradas a estos procedimientos. En otros lugares del mundo -inclusive acá cerca, en Chile- las empresas administradoras de rutas son las que licitan, las que participan de la licitación y para la construcción de la obra contratan empresas constructoras locales, pero acá en Uruguay, las empresas constructoras -que fueron las más entusiastas- en algunos casos no tenían ni veinte años de creadas, eran empresas familiares, tenían que irse preparando para asumir este desafío. ¿Y qué pasó? Nosotros hicimos los llamados y las adjudicaciones, pero cuando adjudicamos los contratos las empresas salían a

buscar los fondos de financiamiento por veinte años con organismos multilaterales, con fondos o con bancos. En ese relacionamiento entre particulares no está previsto en la ley ni en el reglamento que tenga intervención alguna del Estado, salvo dejar sin efecto la concesión. Entonces, nos lleva todo un trabajo la concesión, concedemos y después lo único que podemos hacer es anular la concesión y empezar de vuelta. Estamos tratando de pelear para ver cómo poner en funcionamiento lo que esté sano.

¿Qué es lo que hemos aprendido, a mi entender? Modestamente -no quiere decir que todo el mundo piense lo mismo-, hemos aprendido que es necesario que la reglamentación incluya un artículo -que, por otra parte, promovimos para la PPP ferroviaria, la del ferrocarril central- por el que una vez que se adjudique la obra, mientras se realiza el cierre financiero, se fije la fecha de inicio de la obra. De este modo, el empresario que se presentó para hacer la obra, no para especular, si consigue cerrar la ecuación total por los veinte años, macanudo, pero si no tendrá que encontrar financiamiento o poner financiamiento propio para iniciar su obra y después vendrá el cierre financiero general por los veinte años. Creemos que este cambio va a permitir que en el futuro -yo ya estoy jugado- se pueda utilizar este instrumento que va a ser de utilidad para el Uruguay.

Así que tenemos una perspectiva que es buena: hemos encontrado la posibilidad de dar respuesta a las necesidades en materia de vialidad, en la medida de nuestros recursos, de los recursos del Uruguay. Si en tres años de trabajo, pero fundamentalmente con un año con buenos resultados como el año 2017, con US$ 500.000.000, llegamos a que se note, creo que con US$ 500.000.000 que en 2018 vamos a concretar -vamos camino a eso- y más o menos una cifra similar para el año 2019, vamos a cambiarle la cara a la realidad de la vialidad nacional que es la principal preocupación que teníamos cuando empezamos en el año 2005. Desde luego, no nos podemos distraer, no se puede bajar los brazos; en el próximo período también tendrá que hacerse un trabajo permanente y fuerte, pero creo que vamos a empezar, por lo menos, con un camino aprendido.

Aprovecho a hacer un comentario: en los números que presenta el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Economía y Finanzas, hay algunos ajustes, pero me interesa que no pase desapercibido el siguiente. Para el año 2018 aparece algo más de US$ 500.000.000 como el compromiso de inversión, y no es así. La meta máxima de inversión que tenemos para el 2018, es US$ 536.000.000, y es la meta máxima, en primer lugar, porque es el dinero que tenemos disponible para avanzar y, en segundo término, porque las empresas también deben tener capacidad para llevar adelante ese trabajo. Así que no es verdad que son algo más de US$ 500.000.000; ahí hay un error. A lo máximo son US$ 536.000.000. Nosotros más bien pensamos que vamos andar alrededor de los US$ 500.000.000. Desde luego que la diferencia la vamos a utilizar en el año 2019, que también aparece ahí con una cifra menor en el planteo que hace el Poder Ejecutivo. Nosotros pensamos que va a superar los US$ 450.000.000, US$ 457.000.000 porque esas son las estimaciones reales que tenemos.

Hablando de estimaciones reales, voy a abusar un poquito más de ustedes para ver si podemos encontrar el camino para trabajar en forma constructiva, superando los problemas, discutiendo pero no diciendo cosas que

lastiman. Hoy empezamos con ese artículo que era para resolver un problema y yo sentí como que me estaban acusando de que yo pensaba acomodar a alguien; no, no. ¡Por favor! Hagamos las cosas como corresponden. Si ese es el problema, no voten ese artículo y pongan lo que quieran.

Ahora también hubo afirmaciones en cuanto a que escondemos los datos o que sobrevaluamos las cifras o que estamos mintiendo. Lo he leído; acá tengo recortes. No; no. Nada de eso.

Con la Corporación Vial del Uruguay hemos construido una buena relación. Ellos son un organismo de financiamiento. También en el Mensaje del Poder Ejecutivo se dice permanentemente: 'ejecutó tanto'. No; no. Acá no ejecuta nada la Corporación Vial del Uruguay. Sin ella, no podríamos hacer lo que hacemos. Quien ejecuta es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La Corporación Vial del Uruguay facilita el financiamiento a través de una serie de instrumentos habilitados por ley. Ni siquiera lo inventamos nosotros. Les confieso que es un excelente instrumento para llevar adelante algo que sorprende en el mundo porque es una concesión de obra pública, pública; no es pública y privada. Sorprende en el mundo pero funciona muy bien. Eso es lo que permite que la Dirección de Vialidad utilice el instrumento y, con los recursos presupuestales, saque los mejores recursos para concretar el mayor espacio por parte de la Corporación Vial del Uruguay.

Yo no quiero meterme en el tema de la seguridad. Hablar habla todo el mundo. Ahora bien; ¿quiénes trabajan por la seguridad? ¡Por favor! Nosotros podemos dar cuenta de lo que hacemos todos los días por la seguridad en el tránsito. Pero hay otros temas que pueden ser materia de seguridad en el tránsito. El accidente más grande que hubo en este país en carretera, fue con ocho muertos en la Ruta Nacional N° 9 y la rotonda de San Carlos. Ahora es un lugar ejemplar, donde las cosas están hechas de acuerdo a las normas más avanzadas desde el punto de vista internacional.

También hay que preparar a los ciudadanos. Se llena de autos y, muchas veces, las personas no están en condiciones de manejar. No es cuestión de repartir libretas porque todo el mundo quiere manejar. No. Debemos ser más exigentes para otorgar la libreta. Por suerte que ahora se está avanzando en la licencia nacional de conducir. Desde luego que he escuchado muchas propuestas en cuanto a puntajes y demás, que son necesarias, pero ¿con eso se van a evitar los accidentes? No; pero tiene que haber una responsabilidad y conciencia de la responsabilidad que se tiene. Entonces, es cierto: tenemos una cifra alta de accidentes.

Hace pocas horas estuvo en Montevideo el presidente de la FIAT porque estaba promoviendo uno de los temas y con el afán de que el automóvil no se convirtiera en el enemigo número uno de la gente, habló sobre los temas de seguridad en el tránsito.

Nosotros tenemos una unidad que hace trece años promovimos a través de un proyecto de ley que el Parlamento votó parcialmente porque la Unasev venía en ese entonces acompañada de un capítulo de medidas mucho más rigurosas en materia de sanciones y de responsabilidades. Pero nunca se votó; se votó la creación de la Unasev y creo que fue un gran paso adelante, porque es una unidad técnica, independiente, absolutamente al margen de cualquier otro interés, pero sola, no alcanza. Y las medidas o sanciones no resultan

simpáticas pero sin sanciones que importen -no por recaudar- es muy difícil que la gente tenga incentivos para prepararse cada vez que tiene que manejar un auto. Pienso que nadie está diciendo que el tema de la seguridad y los fallecidos sea nuestra responsabilidad.

También tenemos proyectos en estudio para un proceso de inversiones que tienen que ver con el reforzamiento de nuevos puentes porque el Uruguay tenía varios cientos de puentes que desde siempre eran angostos y ahora se están ensanchando y reforzando. ¿Qué vamos lentos? A mi gusto, vamos lentos. Pero tenemos una cartera de cerca de sesenta puentes ya individualizados y con los proyectos en marcha. Además, tenemos un aporte de US$ 60.000.000 extras que surgirán de uno de los contratos adicionales que se negociaron con UPM para, justamente, reforzar determinados puentes en la zona del litoral en primera instancia.

También tenemos previsto encontrar fondos especiales, un camino especial, para la construcción del nuevo puente sobre el Río Negro, cercano a San Gregorio de Polanco, que une la Ruta Nacional N° 43 con la Ruta Nacional N° 42. Son tareas que tenemos que llevar adelante. Estamos buscando el financiamiento dentro de los instrumentos.

Me pareció muy importante el comentario que hizo el diputado Lafluf. Supongo que el Ministerio de Economía y Finanzas maneja esos porcentajes y le da seguimiento a los compromisos que vamos asumiendo; desde luego. Quiero aclarar que yo no tengo canilla libre, es decir, a mí me tienen que habilitar los espacios fiscales para después poner en marcha los instrumentos de financiamiento. Ustedes, que dentro de unos días van a hablar con el Ministerio de Economía y Finanzas, podrán trabajar más ese aspecto.

Es verdad que nosotros estamos buscando financiamiento para determinadas obras que creemos que deben encararse a corto plazo.

Por otro lado y finalmente, quiero decir que en la última reunión de la Comisión de Transporte, se planteó la preocupación del diputado Olaizola sobre el tema de la Corporación Vial del Uruguay. Desde luego que me interesé, pero no porque yo tenga que dar cuenta por la Corporación Vial del Uruguay y, además, no me comprometí a entregar nada. Vale la pena que quede claro; por lo menos, no tengo conciencia de ello. Tendríamos que leer la versión taquigráfica. Lo que sí es cierto es que me interesé.

Tengo acá algunas opiniones que pueden ser de interés, habida cuenta de que se ha dicho mucha cosa y creo que vale la pena compartirlo.

En el Informe sobre Corporación Vial del Uruguay S.A. dice: "La CVU es una sociedad anónima constituida el 29 de octubre de 2001.- Objeto.- Ejercer los derechos y cumplir con las obligaciones estipuladas en el Contrato de Concesión de Obra Pública otorgado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con fecha 5 de octubre de 2001 y aprobado por el Poder Ejecutivo por Resolución N° 1908/001 de 20 de diciembre de 2001.- Accionistas.- El 100% del paquete accionario de CVU pertenece a la CND.- Directorio.- Está integrado por tres miembros designados anualmente por la Asamblea Ordinaria de Accionistas.- Los dos primeros miembros son los representantes del Estado en el Directorio de la CND, y ocuparán los cargos de Presidente y Vicepresidente y el tercer miembro es designado a propuesta del Ministerio de Transporte y

Obras Públicas.- Actualmente lo integran:- Presidente: Cr. Jorge Perazzo, Vicepresidente: Ec. Germán Benítez, Director: Ing. Jorge Carlos Colacce.- Según consta en actas, a las reuniones del Directorio" -de CVU- "asisten además regularmente" -además de los nombrados Perazzo y Benítez- "el Director de CND Cr. Rodrigo Goñi Romero, el Gerente General de CND Ec. Pablo Gutiérrez, la Coordinadora del Holding de CND Ec. Sofía Chabalgoity y el Síndico Ec. Gustavo Dutra".

Luego sigue: "Controles.- Tribunal de Cuentas (TCR): La actividad de la CVU está sometida al control de dicho organismo en los siguientes aspectos:- Contrato de Concesión: aprobación del mismo y sus modificaciones. - Ingresos: los Subsidios son intervenidos por el TCR.- Inversión Realizada: aprobación final, previa no objeción del MTOP. - Estados Contables: a ser presentados por CVU a partir del ejercicio 2018".

Por lo tanto, hay controles; no es que no hay controles, como se ha repetido. Además, no solo tienen controles de los organismos, sino que en las reuniones no participan solo representantes de un partido, sino que hay integrantes políticos de la sociedad uruguaya.

Prosigue: "MTOP.- Ingresos: la recaudación de peajes es estimada. A fin de cada año se realiza la conciliación entre MTOP y CVU, determinando la recaudación anual efectiva".

Como saben, concedimos los peajes a la Corporación Nacional para el Desarrollo y son una base de sustento que garantiza el mantenimiento y financiamiento que necesitamos para eso.

Continúa: "Si hubo mayor recaudación de la prevista en el contrato de concesión, se incrementa la inversión comprometida.- Inversión Realizada: toda la inversión ya sea en obras u otros cuentan con la No Objeción previa del MTOP. Una vez realizada la misma, se envía a reconocimiento de dicho organismo.-Auditoría Interna de la Nación (AIN): Se presentan anualmente los Estados Contables Auditados de CVU.- Auditoría Interna: CVU está sometida a los controles del departamento de Auditoría Interna del Holding de CND.- Auditoría Externa: Por exigencia del Contrato de Concesión" -firmado entre CND y el Ministerio- "la gestión administrativa contable de CVU es auditada por una entidad externa (actualmente por PwC).- Contrato de Concesión con el MTOP.- 5/110/2001 Contrato de Concesión: el MTOP y la CND suscribieron un Convenio y Contratación Directa para la Ejecución de Obras y Proyectos por el Sistema de Concesión de Obra Pública y para la Cooperación Técnica y Asistencia Técnica, semitécnica y Especializada. Aprobado por el Poder Ejecutivo por Resolución N° 1908/001 de 20/12/2001, y remitido oportunamente al TCR, que en su sesión de fecha 31 de octubre de 2001 acuerda no formular objeciones al mismo".

Es decir que el contrato que está en la base de todos estos movimientos fue auditado por el Tribunal de Cuentas y aprobado sin observaciones.

Continúa: "Luego de creada la CVU, el Poder Ejecutivo por resolución N° 438/003 de 9/04/2003, aprobó el contrato de cesión otorgado el 18/02/2003 entre la CND en calidad de cedente y la CVU como cesionaria, relacionado con el Convenio - Contrato de 5/10/2001 y sus modificativos.- Este contrato tuvo varias modificaciones y la que se encuentra vigente es la del 23/10/2015.-

23/10/2015. Nuevo Anexo 1: Aprobado por el Poder Ejecutivo por Resolución N° 1044/015 de 16/09/2015.- En octubre de 2015, habiéndose alcanzado la ejecución prevista en el contrato vigente, se acordó un nuevo Anexo, a realizarse en 2.600 Kms de Red Vial Nacional (1.000 Kms más de los ya concesionados), durante un período de 20 años (En/2016 a Dic/2035). Se encomienda a CVU la gestión administrativa y financiera de la concesión, contratación de la construcción, rehabilitación y mantenimiento de obras y servicios, así como la operación y explotación de servicios a los usuarios y de varios puestos de peaje. Para ello se determina una Inversión Comprometida de US$ 3.489 millones".

Es decir que el último contrato que se hizo, que va a regir por una cantidad de tiempo importante -veinte años- alcanza a US$ 3.849.000.000, de los cuales a diciembre de 2017 recién se llevan ejecutados US$ 337.000.000 sin IVA.

Y señala: "se espera ejecutar cerca de US$ 1.085 millones a Dic/2020.- Régimen Transitorio: En la Cláusula 28 del Nuevo Anexo 2015, se acordó el cierre del contrato anterior (Anexo 2008), previendo una Inversión Comprometida de US$ 176 millones para el período May/2015 a Oct/2020, de los que actualmente se están ejecutando los últimos 40 millones, previstos entre 2018 y 2020".

Hay una cierta complejidad en las cifras, pero si vamos agregando las distintas partidas que tienen el respaldo de las resoluciones correspondientes lograremos ver que no es que existan que se esconden o anuncios que no están respaldados. Hay pocos anuncios y mucho respaldo.

Sigue así: "Fuentes de Financiamiento.- Ingresos de CVU: - Subsidios a cargo del MTOP.- Recaudación de los peajes comprendidos en la concesión que administra (13 peajes).- Para cumplir con el Contrato es necesario recurrir, además, a fuentes coyunturales, como préstamos con Multilaterales, emisiones de deuda pública y líneas bancarias lo cual se repaga con los ingresos del propio contrato de concesión". CVU ha utilizado estas herramientas de financiamiento con éxito desde sus inicios".

En cuanto a los préstamos con multilaterales, se detallan los préstamos actuales. Los correspondientes al nuevo anexo se encuentran en período de desembolso pues las obras se están ejecutando. Los de régimen transitorio se están terminando de amortizar. En la planilla se habla de montos de préstamos: US$ 35.000.000 con Fonplata Fase II, US$ 30.500.000 con Fonplata II, US$ 76.000.000 con BID II, US$ 80.000.000 con CAF III, totalizando US$ 221.500.000.

Después, en régimen transitorio, son US$ 100.000.000 con BID y US$ 70.000.000 con CAF. El total es de US$ 391.500.000.

Además, desde el primer período -ahora se ha transformado en un método habitual- se instrumentó la emisión de títulos de deuda pública por parte de la Corporación Vial del Uruguay. En ese sentido, hay un detalle de cifras con las tasas correspondientes de interés que se asumen por un total de US$ 450.000.000.

Se aclarar que "en el Prospecto de Emisión, la inversión a que se hace referencia sigue un criterio de lo pagado a efectos de determinar las

necesidades de financiamiento, no sigue un criterio de lo ejecutado […]. Tal vez allí hayan surgido algunas de las confusiones. Se tomaron números y se combinaron, siendo cosas diferentes. El informe de la Corporación Nacional para el Desarrollo hace la aclaración.

Con respecto a las inversiones, se expresa:

"De acuerdo al Contrato de Concesión, CVU tiene un compromiso de inversión para el período 2016 al 2020 de US$ 1.085 millones en el marco del Nuevo Anexo más US$ 176 millones en el marco del Régimen Transitorio. A la fecha, y gracias a un trabajo coordinado con la DNV del MTOP, hemos podido alcanzar un ritmo de ejecución de obras que de mantenerse nos permita cumplir con lo previsto, incluso considerando que, anualmente, al compromiso de inversión establecido en el contrato se le va agregando el monto que se genera por la mayor recaudación de peajes.

Luego de un cuadro, continúa: "Cabe aclarar que, en la Rendición de cuentas, las cifras de inversión del 2002 al 2017 incluyen IVA y están presentadas siguiendo un criterio de valuación distinto al de dólares corrientes que es el presentado en este informe".

Firman por la Corporación Vial del Uruguay el contador Jorge Perazzo, presidente, y el economista Germán Benítez, vicepresidente. Ellos me autorizaron a que les dejara una copia. Creo que con esta información se terminan los misterios.

Quiero aclarar que, en algún lado, se dice que si bien la Corporación Vial del Uruguay es un instrumento creado hace varios años que ha demostrado que puede hacer obras, también tenemos que dejar claro que es un organismo que escapa al control del Tribunal de Cuentas de la República y del Parlamento.

El Tribunal de Cuentas interviene el contrato de concesión y todas sus modificaciones y cada gasto enviado a reconocimiento al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por otra parte, el Tribunal de Cuentas audita anualmente los estados contables de la CND, propietaria de CVU y, en particular, observa los estados contables consolidados que incorporen información sobre la CVU.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Debo recordar que antes de 2005 la CND no dejaba al Tribunal de Cuentas actuar en ese organismo.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- ¡Apoyado!

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo no lo sabía.

Hay una lista -que me adjuntan- de nueve organismos que participan en el contralor de la Corporación Vial del Uruguay y la CND.

A nosotros nos preocupó cuando vimos esos comentarios públicos porque ponen en riesgo las posibilidades de inversión. Permanentemente estamos buscando de qué modo podemos lograr recursos para volcarlos a la vialidad, y eso lo hacemos sobre la base del prestigio de la CVU. Además, cuando se ofertan bonos de deuda, los compradores expresan credibilidad al concurrir con cifras que superan en mucho la cantidad necesaria. Si empezamos a comentar que los números están mal, se hacen anuncios que no

tienen respaldo y decimos que a la CVU no la controla nadie, entonces, matamos el instrumento.

A esta altura, ya sé que hacer política, una nota, un comentario o tener un minuto de prensa reditúa para hacerse conocer -yo no voy a estar en esa etapa-, pero me preocupa que se termine lastimando el instrumento que vamos a necesitar para el futuro, sea gobierno quien sea. De la misma manera que pudimos utilizar este instrumento que se aprobó con anterioridad -el señor diputado Gustavo Penadés recordará que no lo voté en la Cámara de Representantes…

(Diálogos)

——Aspiro a que los errores que uno pudo haber cometido no los tengan que pagar otros.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia del señor ministro y de todo su equipo.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 21 y 35)